DU

# REMBOURSEMENT

ET DE

## LA CONVERSION

## DE LA RENTE 5 P. %.



IMPRIMERIE DE BOURGOGNE ET MARTINET.
RUE JACOB, N. 30.

DU

# REMBOURSEMENT

ET DE LA

# CONVERSION

## DE LA RENTE 5 P.%,

PAR

Jules Ouvrard Fils.

*

TROISIÈME ÉDITION.

*




PARIS,

LIBRAIRIE DE CHARLES GOSSELIN ET Cie,

9, RUE SAINT-GERMAIN-DES-PRÉS.

M DCCC XXXVIII.

# DU REMBOURSEMENT ET DE LA CONVERSION DE LA RENTE 5 %.

---

Une mesure de la plus haute gravité occupe en ce moment les esprits.

La presse, ou pour parler plus exactement, une partie de la presse, retentit de manifestations publiques, et invoque les sympathies nationales en faveur de la conversion de la rente 5 p. 0/0. Elle annonce même que des mandats impératifs viennent d'être donnés aux députés. La question est-elle réellement aussi avancée qu'on le prétend, et le vœu de la France s'est-il exprimé d'une manière formelle à cet égard dans les colléges électoraux?

Il est permis de répondre négativement. Si

dans plusieurs professions de foi, si dans quelques assemblées préparatoires, il a été fait mention de la réduction de la rente, le nombre en est très restreint; l'immense majorité des colléges n'a pas même prononcé le nom de conversion, et nulle part surtout on ne trouve la trace de ces prétendus mandats imposés aux nouveaux élus. Les préoccupations des partis ont pu voir dans de simples conversations, dans l'expression de quelques opinions individuelles, une intention formulée; mais, en réalité, le pays très avide de lumières sur cette question, n'a aucunement et nulle part manifesté sa volonté.

Les mandats impératifs n'existent donc pas; et pourrait il en être autrement? Est-ce bien le moment, où cette doctrine est généralement condamnée, que les électeurs eussent choisi pour en faire l'application à une question de finances aussi ardue, aussi mal comprise encore, et qui partage les opinions des hommes spéciaux. De quel poids pourrait être, s'il existait véritablement, un vœu vague, non réfléchi, émis évidemment sans connaissance de cause. Le public a-t-il étudié la matière, peut-il avoir des idées faites sur l'utilité, sur les

moyens d'exécution, sur la possibilité même d'une conversion de rentes? on ne saurait l'admettre. Qu'il se prononce sur la *justice* d'une mesure; que dans les questions politiques sa volonté soit forte, prépondérante, décisive, rien de plus naturel; le progrès des lumières a mis aujourd'hui la politique à la portée des masses, et l'opinion est la reine du monde.

Mais, en matière de finances, pour des objets aussi essentiellement hors de son domaine, s'efforcer d'ameuter cette opinion en l'égarant, et l'invoquer comme positive, alors qu'elle est à peine exprimée, c'est compromettre sa force, c'est porter atteinte au respect qui lui est dû, quand elle apparaît appuyée sur la justice et la raison. Une pareille manifestation, si elle était incontestable, ne pourrait jamais être considérée que comme une simple demande d'économies, et n'en laisserait pas moins une liberté entière pour la discussion, l'adoption ou le rejet de toute mesure destinée à les accomplir.

Néanmoins, cette question a été agitée trop souvent depuis deux ans; elle est l'objet d'une préoccupation trop générale, pour que le mo-

ment ne soit pas venu de l'approfondir. Il y a d'ailleurs nécessité de prendre un parti; le 5 p. 0/0 est paralysé par cette menace incessante de remboursement, et il en résulte sur tous nos fonds, et par suite sur toutes les valeurs, une dépréciation, une pesanteur, qui ralentissent les transactions, maintiennent à un prix trop élevé le taux de l'intérêt, et qui, en se prolongeant, énerveraient les forces vitales du pays. C'est donc un devoir pour le gouvernement de ne plus retarder une discussion complète, décisive; c'en est un pour les hommes qui ont étudié la matière, d'apporter le tribut de leurs réflexions.

Fort de cette conviction, je vais essayer de traiter la question sous les différents points de vue qu'elle embrasse, et j'examinerai successivement,

1° Si elle est juste et légale;

2° Si elle est utile;

3° Si elle est praticable par les moyens proposés jusqu'ici;

4° Si elle est opportune;

5° Enfin, quelle doit en être la solution.

## LA MESURE EST-ELLE LÉGALE?

Dans un gouvernement constitutionnel comme le nôtre, la légalité d'une proposition sera toujours le point capital à établir. Notre système de publicité ne comporterait pas de dispositions arbitraires, basées sur l'injustice, et justifiées seulement par une utilité plus ou moins contestée. Mais c'est à propos de mesures financières surtout, qu'une équitable et rigoureuse appréciation des lois est indispensable; car le crédit public c'est la justice, le respect de tous les intérêts, l'exécution scrupuleuse de tous les engagements; hors de là, la confiance se perd, la fortune publique n'existe plus, violence et crédit sont deux ordres d'idées essentiellement antipathiques.

Ce qui a singulièrement embarrassé la discussion jusqu'ici, c'est que, par la plus étrange préoccupation, on a toujours confondu la conversion de la rente avec le remboursement. Cependant ce sont deux opérations fort distinctes; la conversion conserve la nature du titre; elle en modifie seulement la forme en réduisant l'in-

térêt. Le remboursement anéantit le titre, en soldant le capital; il est d'ailleurs à l'abri de la plupart des reproches que l'on adresse avec juste raison à la réduction; rien n'est donc plus dissemblable.

Ceci posé, l'État a-t-il le droit d'exiger la conversion, et d'imposer une réduction d'intérêt à ses prêteurs ou rentiers? Il le peut, sans doute, comme on a pu décréter jadis la banqueroute et le maximum, par l'abus de la force, l'oppression du faible; mais alors il ne faut plus parler de bonne foi, de fidélité aux engagements; il faut renoncer au crédit public, à la prospérité du pays, le condamner au déficit et à la misère; car rien dans les lois anciennes et nouvelles n'autorise une pareille manière de procéder : toutes donnent une sanction formelle à la validité, à l'inviolabilité du titre; et il en est une qui interdit positivement *toute retenue présente et future*. Ce principe n'a jamais été méconnu en Angleterre (1). Aussi, les partisans éclairés

(1) En 1822, à propos de la réduction de la rente des 5 en 4 p. 0/0, le chancelier de l'Échiquier rappelait à la chambre des communes que le parlement avait le droit d'obliger les porteurs de rentes à accepter le remboursement du capital, mais

de la réduction du 5 p. 0/0 n'invoquent-ils d'autre droit que celui du remboursement, et la conversion n'est-elle à leurs yeux qu'une transaction offerte, et non imposée par l'État aux rentiers, pour éviter les inconvénients et les dangers respectifs du remboursement.

Mais si la conversion ne peut être exigée légalement, le remboursement lui-même est-il fondé en légalité, en justice?

Cette question est grave, et a été tranchée beaucoup trop légèrement par ceux qui ont admis l'affirmative. Si ce droit était aussi clair qu'ils le prétendent, on ne le discuterait pas depuis 1824.

La justice du remboursement dépend de sa légalité; et cette justice n'a rien à faire avec le prix originaire d'émission de la rente 5 p. 0/0. Que cette émission ait été onéreuse ou non pour l'État, sa position vis-à-vis des rentiers n'en éprouve aucun changement. De nombreuses mutations, exécutées sur la foi publique et d'après la loi du contrat, ont transmis ces ren-

qu'il ne pouvait les contraindre à la conversion dans une autre nature de fonds, une semblable conversion ne pouvant être de leur part qu'une transaction volontaire.

tes de mains en mains; les porteurs actuels, quelle que soit la différence de leur prix d'acquisition, ont tous aujourd'hui les mêmes droits; et le gouvernement est leur débiteur au même titre, sans préférence ni exception. Inutile donc de se perdre en distinctions arbitraires, c'est en vertu des lois qu'il peut exister un droit; c'est ce droit légal qu'il s'agit uniquement d'examiner.

Les deux opinions, j'ai presque dit les deux partis, qui se sont prononcés pour et contre cette légalité, ont fait ce qu'on voit dans toutes les discussions; ils ont puisé dans nos diverses législations ce qui était favorable à leur système, en dissimulant ce qui leur paraissait contraire. Pour former son jugement, il faut donc opposer les arguments contradictoires, et rétablir les textes qui ont été omis ou dénaturés. Il va sans dire que je néglige une foule de raisonnements évidemment inadmissibles, et que je ne tiens compte que de ceux qui ont sérieusement occupé l'attention.

Les partisans de la légalité du remboursement s'appuient 1° « sur ce qu'il n'a jamais » existé, en France, de rentes non rembourса-

»bles; et 2° sur l'article 1191 du Code civil, »ainsi conçu :

« La rente constituée en perpétuelle est es- »sentiellement rachetable. »

« Ils disent que le droit de remboursement, »inhérent à la nature de la dette, n'a pas besoin »d'être expressément formulé, et qu'il faudrait »au contraire une renonciation expresse de la »part de l'Etat pour l'anéantir; que rien dans »les lois anciennes ne contient, n'indique »même l'idée d'une pareille renonciation, et »que, depuis l'établissement du gouvernement »constitutionnel, le principe du rembourse- »ment a été reconnu, notamment dans les lois »de 1825 et 1833; que d'ailleurs les Anglais, »nos maîtres en crédit public, n'ont jamais con- »testé la légalité du remboursement, et l'ont »même appliquée plusieurs fois; et qu'en »tout cas la Charte constitutionnelle, permet- »tant l'expropriation pour cause d'utilité publi- »que, la rente ne saurait être plus inviolable »que toutes les autres propriétés, et doit subir »les mêmes chances. »

Les adversaires se fondent « 1° sur ce que la »dette est constituée en *rentes perpétuelles sans*

» *désignation de capital*; 2° sur ce que, par la » loi du contrat, l'obligation précise de l'État » fut de payer annuellement une somme fixée, » et non d'être débiteur d'un capital dont il » repoussait l'existence, il ne saurait lui être » aujourd'hui loisible de créer, après coup, ce » capital pour la commodité du rembourse- » ment. Ils soutiennent que nulle part ce droit » de remboursement n'est stipulé, et qu'il est » d'autant moins permis de l'ajouter arbitraire- » ment, qu'un mode particulier de rachat (l'a- » mortissement), exclusif de toute idée de rem- » boursement, a été institué dans une des lois » constitutives de la dette; que le Code civil, la » Charte et les lois de 1825 et 1833, étant pos- » térieurs à la création des rentes, sont entière- » ment inapplicables en cette occasion; et enfin » que la mesure proposée n'est rien moins qu'une » banqueroute, au moyen de laquelle on veut » dépouiller encore une fois les créanciers de » l'État. »

Pour ne pas s'égarer au milieu de ce feu croisé d'argumentations, il faut s'empresser de reconnaître ce point capital, que la loi du 24 août 1793 est le fondement de la dette pu-

blique, et que toute la question se réduit à une saine appréciation de cette loi, combinée avec celle des 9 vendémiaire et 8 nivose an VI, du 21 floréal an X et de 1817, qui ont définitivement constitué le crédit public. Le remboursement est-il ou n'est-il pas autorisé par ces lois fondamentales? Tout est là; les moyens accessoires que l'on indique de part et d'autre sont futiles ou inadmissibles, ainsi qu'il est facile de le démontrer.

Qu'importe, par exemple, que les rentes aient toujours été remboursables sous l'ancien régime? est-ce bien à propos de crédit public qu'il peut être permis de nous rappeler des temps où l'arbitraire était la seule règle, où la dilapidation des finances a fini par enfanter une immense révolution? Quel modèle à offrir à un pays constitutionnel! Rétorquant l'argument, serait-il donc si déraisonnable de répondre : « L'ancien régime, qui a constamment gaspillé la fortune publique, admettait le remboursement des rentes ; donc, nous qui voulons la conserver et la défendre, nous devons la repousser. » D'ailleurs, le titre des rentiers est postérieur, il est authentique, revêtu de toutes

les formes légales; c'est donc lui seul qu'il est permis d'invoquer; et si l'on veut induire de cet appel aux temps antérieurs que le droit de remboursement soit absolu, sans limites, et n'ait pas besoin d'être stipulé, il en résulte qu'il a pu s'exercer à toute époque. même au-dessous du pair, sans règles aucunes, sous le bon plaisir des gouvernants; doctrine qui ne tendrait à rien moins qu'au bouleversement de tout notre système financier.

Le Code civil est évidemment sans application. Dans la législation de la dette publique, tout est exceptionnel; il y a dérogation expresse au droit commun. La rente a été déclarée insaisissable, à l'abri de toutes oppositions; elle est exempte de l'impôt foncier; ni charges locales, ni droits de mutation ne la frappent, et des officiers spéciaux président à sa transmission. Certes, c'est bien là une position qui ne ressemble à aucune autre; et veut-on savoir où conduirait nécessairement cette prétention de la soumettre au Code civil? Ce ne serait plus du remboursement *au pair* qu'il s'agirait, ce serait seulement de la restitution du capital versé originairement à l'État; c'est-à-dire qu'il aurait

à rembourser aux uns 50, aux autres 60, 70, 90, et cela en dépit de toutes les transmissions survenues postérieurement. Qui ne reculerait devant des conséquences aussi monstrueusement absurdes?

Enfin, ce qui paraît décisif, les rentiers pourraient-ils invoquer le droit commun contre l'État, leur débiteur? Pourraient-ils, en cas d'insuffisance dans les garanties offertes, en cas de retards prolongés dans le paiement des arrérages, forcer le rachat de la dette, comme le permet l'article 1912 du même code? Auraient-ils le pouvoir de faire pratiquer des saisies, de s'emparer des propriétés, de la personne de leur débiteur, d'user enfin de toutes les facultés réservées par la loi aux créanciers? Si cet usage leur est interdit, comment serait-on admis à faire valoir contre eux le droit commun si impuissant à les protéger? Il faut le reconnaître, l'article 1911 du Code civil, si concluant en apparence, trouve une réfutation complète dans nos diverses lois de finances et dans l'article 1912.

L'argument tiré des lois de 1835 et 1833 n'a aucune espèce de solidité; faites postérieure-

ment à l'émission de toutes les rentes qu'on veut atteindre, elles ne peuvent en modifier le contrat. Si elles le confirment, leur appui est inutile; si elles lui sont contraires, elles le violent expressément; et la violence ne saurait constituer un droit.

Il en est de même de l'appel fait à la Charte constitutionnelle. Si elle permet, en termes généraux, l'expropriation pour cause d'utilité publique, je dirai sans détours qu'il est loisible au gouvernement d'exproprier tout le monde, excepté ses créanciers. La raison, l'équité, le bon sens le plus vulgaire, le veulent ainsi. Que le possesseur d'un champ, d'un bois, d'une maison, où de grands travaux publics doivent s'exécuter, soit contraint d'en faire la cession en vue d'une utilité générale, je comprends la nécessité et la justice de ce sacrifice purement individuel; mais que l'État, débiteur, ait le droit *d'exproprier* en masse les rentiers, ses prêteurs, c'est ce qu'il est impossible d'admettre; et il doit être bien entendu, une fois pour toutes, que de débiteur à créancier, *l'expropriation* est un vol. Je cherche en vain une qualification moins sévère. La Charte, d'ailleurs, exige une

indemnité préalable, égale à la valeur *actuelle* de la chose expropriée; et alors, à quelles conséquences ce système nous conduirait-il?

Je ne pousserai pas plus loin la réfutation de ce singulier moyen, présenté à l'appui de la question de légalité, et je ne parlerai pas des nombreuses formalités prescrites en matière d'expropriation, et dont assurément personne ne conseillerait l'application dans cette circonstance.

Enfin le nom de banqueroute a été hautement prononcé. Par rapport à la conversion, si elle était forcée, je l'admets, puisqu'il est démontré et reconnu que toute réduction d'intérêt non consentie est illégale; mais, quant au remboursement, c'est bien l'abus le plus extravagant que l'on puisse faire d'un grand mot. Si l'on peut appeler *banqueroute* le remboursement d'une rente calculée au denier vingt, il faut en convenir, l'espèce en est toute nouvelle, aucun code n'en a jamais prévu de semblable, et les rentiers du *tiers consolidé*, je ne crains pas de l'affirmer, l'auraient *subie* avec la plus haute reconnaissance. C'est pourtant avec de pareilles exagérations que l'on éter-

nise les discussions en donnant des armes à ses contradicteurs.

Laissons donc de côté tous ces hors-d'œuvre, et voyons ce que décident les lois qui forment la base de notre dette publique.

La loi du 24 août 1793, *contresignée Robespierre*, a eu pour but de fondre toutes les dettes de l'État en une seule, régularisée ainsi que le démontre l'article 6, conçu en ces termes : « Le grand-livre de la dette publique sera le titre unique et fondamental de tous les créanciers de la république. »

C'est donc bien cette loi qui forme le point de départ de la dette actuelle.

A-t-elle prévu et autorisé le remboursement?

Oui, d'une manière formelle, disent les uns; elle n'en dit pas un mot, répondent les autres.

De part et d'autre il y a erreur et dissimulation de la vérité; il faut rétablir les faits.

La pensée première de la loi de 1793 a été évidemment d'alléger le trésor public, en réduisant au simple paiement des intérêts toutes les créances dont on était accablé, et auxquelles il était impossible de satisfaire. Le législateur ne s'est donc occupé que de trouver un mode

qui mît l'État à l'abri de toutes répétitions au sujet des capitaux; de là, la création des rentes perpétuelles et la formation d'un grand-livre. Quant à la libération définitive de l'État, on ne paraît pas même y avoir songé; et au fait, il s'agissait de bien autre chose. La loi ne stipule donc rien sur le droit de remboursement, et il n'est pas exact de dire qu'elle en reconnaisse formellement le principe; toutefois, il est vrai qu'elle en prononce plusieurs fois le nom, dans un chapitre de détails intitulé : *Des saisies et oppositions* (1). Mais quel est ce remboursement, quel sera son mode, ses condi-

(1) Chapitre XLIV. *Des Saisies et Oppositions.*

Art. 185. Il pourra être formé, sur les objets compris dans le grand-livre de la dette publique, deux sortes d'oppositions : les unes sur le *remboursement* ou l'aliénation de la propriété; les autres, sur le paiement annuel.

Art. 186. Les oppositions sur le *remboursement* ou l'aliénation de la propriété ne pourront arrêter le paiement annuel; de même celles sur le paiement annuel ne pourront gêner le *remboursement* ou l'aliénation de la propriété.

Art. 187. Les oppositions sur le *remboursement* ou l'aliénation de la propriété, quel que soit le lieu du paiement annuel, ne pourront être faites qu'entre les mains des commissaires de la

tions, la loi n'en dit pas un mot; et elle ne pouvait rien prescrire, puisque ce n'est qu'incidemment qu'elle en parle. Toujours est-il que le *remboursement* y est, qu'il figure dans ses dispositions réglementaires comme un droit acquis, prévu, sur lequel elle ne juge pas nécessaire de s'expliquer. Et en effet, en l'absence de toutes prescriptions spéciales, il est difficile de ne pas reconnaître que le remboursement était le seul moyen de libération qui restât à

trésorerie nationale, au bureau établi par la loi du 19 février 1792. Celles sur le paiement annuel seront faites entre les mains du payeur chargé d'en acquiter le montant.

Art. 189. Les oppositions qui seront faites à la trésorerie expliqueront clairement si elles sont relatives au *remboursement* ou aliénation de la propriété, ou si elles frappent seulement sur le paiement annuel, ou enfin si elles portent sur les deux objets; faute de cette désignation précise, l'acte d'opposition ne sera pas visé, et sera comme non-avenu.

Art. 192. Le préposé à la conservation des oppositions formées directement à la trésorerie nationale fera mention, par une simple note de numéros de renvoi sur le grand-livre de la dette publique, des oppositions au *remboursement* et aliénation de la propriété. Il fera mention, sur les feuilles du paiement annuel, des oppositions qui seront faites audit paiement : par ce moyen, les parties prenantes seront dispensées du rapport du certificat de non-opposition.

la disposition de l'État, à moins qu'on n'aime mieux prétendre que cette libération ne dût jamais s'effectuer. (A cet égard, il n'est pas sans importance de remarquer que la dette publique est placée ici sous l'empire du droit commun, dont les lois postérieures l'ont affranchie; ainsi elle est soumise aux droits de saisies et d'oppositions, aux droits de mutations, et même au paiement de la contribution foncière (1).)

Pour faire cesser cette obscurité de la loi, on a cru devoir exhumer un rapport de Cambon à la Convention; mais ce rapport, fort obscur lui-même, n'a servi qu'à embrouiller davantage la question, puisqu'il est impossible de déterminer précisément s'il a trait au *remboursement*, ou au *rachat* de la dette. Au reste toute discussion à cet égard me paraît superflue; car, n'ayant aucune sanction législative, ce rapport ne pour-

(1) Chapitre XXXII. *De la Contribution et de la Dette publique.*

Art. 111. Toute la dette publique inscrite sur le grand-livre sera assujettie au principal de la contribution foncière, qui sera réglée chaque année par le Corps-Législatif.

Art. 112. Le paiement de cette contribution sera fait par retenue sur les feuilles du paiement annuel de la dette publique.

rait, dans aucun cas, former titre pour l'une ou l'autre opinion; il vaudrait tout au plus comme explication; mais une explication ne peut suppléer à une loi.

En créant des rentes *perpétuelles*, la loi de 93 a-t-elle voulu, comme le prétendent les adversaires de la légalité, imprimer à ces rentes un caractère de durée indéfinie, exclusif de toute idée de remboursement? Il n'est pas permis de le penser. La bonne foi et la raison ordonnent également de reconnaître que les mots *rentes perpétuelles*, sont placés là en opposition à ceux de *rentes viagères* que la loi régularise en même temps. C'est un titre distinctif et voilà tout: mais on ne pourrait en induire un droit de perpétuité pour les rentes ainsi qualifiées, sans arriver directement à des conséquences absurdes.

Il n'est pas plus exact de dire que la loi, bien loin d'admettre l'idée d'un capital, le repousse formellement. Il est vrai qu'elle ne stipule rien de précis; mais, comme pour le remboursement, elle en parle incidemment à plusieurs reprises, elle le laisse supposer.

Ainsi, à l'occasion de la conversion des assi-

gnats en inscriptions sur le grand-livre (1), et plus bas au sujet de l'admission de la dette publique en paiement des domaines nationaux et de ce qui est dû à la nation, il est positivement fait mention du taux *de* 5 p. 0/0 *du denier vingt*, *du denier dix-huit*, *du denier seize* (2). N'est-

(1) Chapitre XXXI. *De la Conversion des assignats en une inscription sur le grand-livre de la dette publique.*

Art. 109. Le payeur principal de la dette publique justifiera au bureau de la comptabilité, par les procès-verbaux de brûlement, que l'augmentation de la dette publique est égale à l'intérêt à *cinq pour cent* du montant des assignats annulés et brûlés.

(2) Chapitre LXV, art. 196. L'évaluation du capital de l'inscription à faire sur le grand-livre sera calculée, savoir, pour ceux qui paieront leur acquisition d'ici au 1er janvier 1795, à raison du *denier vingt*; pour ceux qui paieront du 1er janvier au 1er juillet 1794, à raison du *denier dix-huit*, et pour ceux qui paieront, du 1er juillet au 31 décembre de la même année, à raison du *denier seize*.

Art. 203. Pour constater le montant primitif dudit capital, l'inscription sur le grand-livre de la dette publique sera calculée à raison du *denier vingt*.

Chapitre LXVI. Art. 205. Les créanciers directs de la nation, et ceux qui auront été forcés de recevoir de leurs débiteurs leur remboursement par le transfert de l'inscription sur le grand-livre, et qui se trouveront en même temps débiteurs de la nation pour toute autre cause qu'à raison de la recette ou du dépôt des deniers publics, ou par l'acquisition des domaines nationaux,

ce pas transitoirement et pour deux ou trois cas tout-à-fait spéciaux, que la loi contient ces indications? Cela est possible, et ces variations du *denier vingt au denier dix-huit, au denier seize*, pourraient peut-être le donner à penser. Il n'en résulte pas moins que si la loi ne fixe pas positivement un capital invariable, elle est bien loin de le proscrire.

La législation subséquente fournit quelques éclaircissements à ce sujet. La loi du 8 nivose an VI, sur l'organisation d'un nouveau grand livre pour le tiers consolidé, énonce aussi le *denier vingt* comme base d'évaluation du capital (1); et enfin la loi du 21 floréal an X décide que la dette publique prendra à l'avenir le nom de 5 p. 0/0 *consolidés*, qu'elle a conservé depuis (2).

Ce n'est encore dans la première de ces lois

autres que ceux mentionnés en l'article 102, pourront donner en paiement leur inscription sur le grand-livre, calculée à raison du *denier vingt*.

(1) Art. 2. Les parties compri es dans l'état de liquidation de la dette constituée, seront inscrites au nouveau grand-livre pour le tiers du montant en rente, calculé sur le pied du *denier vingt* de la liquidation totale.

(2) Art. 1. La partie de la dette publique constituée en perpétuelle, portera à l'avenir le nom de *cinq pour cent* consolidés.

qu'un taux indicatif, établi pour un but spécial, et, dans la seconde, qu'une qualification nouvelle substituée à une autre tombée dans le discrédit. Mais d'abord ce changement dans le nom de la dette avait nécessairement un motif, et ce motif ne pouvait être que la volonté de fixer invariablement l'évaluation définitive du capital. 5 p. 0/0 n'aurait aucun sens, s'il ne signifiait pas que 100 francs sont la représentation de 5 francs de rente; et en outre, cette persistance des diverses législations à reproduire pour certains cas l'évaluation de la dette en capital, établit d'une manière évidente, ce me semble, que l'existence de ce capital, quoique non stipulée formellement au moment de la création des rentes, n'en est pas moins un fait acquis, à l'égard duquel on n'a jamais entendu faire aucune renonciation. La rédaction de la loi est incomplète sans doute, mais son intention est suffisamment démontrée.

On s'est armé contre la conversion, de la loi du 9 vendémiaire an VI, cette loi de sinistre mémoire, qui d'un trait de plume annulait les deux tiers de la dette publique, et on y a vu un obstacle absolu à toute réduction, parce

qu'en *réduisant* ces deux tiers, elle *consolide* le troisième et le déclare exempt de *toute retenue présente et future* (1). On ne peut en disconvenir, l'objection est invincible ; la *consolidation* du dernier tiers était une fiche de consolation offerte aux rentiers dépouillés, une promesse, devenue indispensable, de ne plus les réduire à l'avenir, et l'article 98 a eu pour but de lever toute incertitude à cet égard. On aura beau disputer sur la signification grammaticale du mot *consolidé*, chercher à faire entendre que cette renonciation à toute retenue *présente et future*, n'avait pour objet que d'abroger la disposition qui soumettait la dette à la contribution foncière et au droit d'enregistrement ; on ne changera pas la signification des mots ; on n'empêchera pas qu'une *consolidation* ne soit une garantie positive contre toute agression

(1) Art. 98. Chaque inscription au grand-livre de la dette publique, tant perpétuelle et viagère, que liquidée ou à liquider, sera remboursée, pour les deux tiers, de la manière établie ci-après ; l'autre tiers sera conservé en inscriptions au grand-livre, et payé sur ce pied, à partir du deuxième semestre de l'an v.

Le tiers de la dette publique conservé en inscriptions est déclaré exempt de *toute retenue présente ou future.*

nouvelle, et que l'exemption de *toute* retenue *future* ne soit un abandon absolu pour l'avenir, sans application au passé ou au présent. La rhétorique la plus habile vient échouer ici contre la raison et le bon sens public ; et ne dites pas, pour esquiver la difficulté, que cette renonciation ne doive profiter en tous cas qu'aux seuls rentiers spoliés par cette réduction des deux tiers, car M. le rapporteur de la commission nommée par la Chambre pour examiner la proposition de M. Gouin, vous répondrait que toute distinction entre les rentes créées antérieurement et postérieurement est impossible ; qu'en droit et en fait, elles ont été confondues entre elles par toutes nos lois, et par les innombrables transmissions qui ont eu lieu; que les possesseurs, renouvelés mille fois, ont les mêmes droits, sont soumis aux mêmes obligations, et qu'une classification quelconque serait l'acte le plus odieux et le plus antifinancier que l'arbitraire pourrait enfanter.

La réduction est donc formellement interdite, comme je l'avais indiqué en tête de ce chapitre ; mais, il faut le répéter encore, la réduction n'est pas le remboursement. Les ren-

tiers du tiers consolidé n'ont pu voir dans l'article 98 la garantie qu'on ne les rembourserait pas un jour *au pair*, c'est-à-dire qu'on ne leur paierait pas 100 francs ce qui alors en valait à peine 7 à 8 sur la place ; l'annonce seule d'une pareille *précaution en leur faveur* eût paru la plus cruelle de toutes les dérisions. Consolidation, exemption de retenues, garanties de toute nature, n'invalident en rien la faculté de rembourser, et si la loi du 9 vendémiaire an VI tranche clairement la question de la réduction, elle n'effleure pas même celle du remboursement.

C'est dans la loi du 21 floréal an X, qu'il faut chercher le plus fort argument contre ce droit si contesté. En même temps qu'elle attribue à la dette constituée le nom *de* 5 *p.* 0/0 *consolidés*, cette loi établit un mode de libération spéciale, en créant l'amortissement. « Qui dit amortissement dit remboursement, car l'amortissement n'est qu'un remboursement partiel (1). » Eh bien ! s'écrie-t-on, si la loi du 21 floréal consacre le remboursement *partiel*, elle exclut

(1) M. Humann, séance du 5 février 1836.

par cela même tout remboursement *général*. La libération par l'amortissement, c'est-à-dire par un moyen doux, insensible, forme partie intégrante du contrat passé entre l'État et ses prêteurs, et il ne lui appartient pas de le modifier seul, après coup, pour forcer la volonté de ses créanciers. Rembourser au lieu d'amortir, ou rembourser et amortir tout à la fois, c'est également violer la loi organique du 21 floréal an x, c'est déchirer la première page du grand-livre.

Cette objection est très grave. L'amortissement peut être en effet considéré comme un mode de libération créé ou substitué à celui qui existait auparavant. Ce mode, d'une action quotidienne, méthodique, ennemi de tout ébranlement, en même temps qu'il convient aux exigences de crédit, a pu apparaître aux rentiers comme une garantie qu'après avoir, dans des circonstances malheureuses, fait un appel à leurs écus, on ne viendrait pas brusquement, au temps de prospérité, les leur jeter à la tête, quand ils n'en ont pas l'emploi. Ils ont été fondés à croire que le rachat successif de la rente était le seul moyen de libération adopté par l'État dans son intérêt comme

dans le leur, et que ce système de rachats partiels serait toujours un obstacle à ce qu'ils fussent pris au dépourvu, ou contraints dans leur volonté. Je ne crois pas cependant que cette objection soit concluante contre le droit de remboursement, et je vais essayer d'y répondre, tout en reconnaissant qu'elle est puissante, et de nature à partager les opinions.

D'abord, je n'admets pas que l'amortissement soit un remboursement proprement dit, même partiel; c'est une extinction. Le remboursement est le résultat de la volonté du gouvernement, agissant dans son intérêt seul; l'action de l'amortissement est subordonnée à l'intérêt et au libre arbitre du rentier; l'un est un acte imposé, l'autre essentiellement volontaire; l'un a lieu à jour fixe, à un taux invariable; l'autre à volonté, au cours de la place. Il y a entre eux toute la distance qui sépare un cas de force majeure d'une transaction amiable; le premier anéantit le titre, la valeur; le second les retire seulement de la circulation, non pour les détruire, mais pour en profiter et en accroître sa puissance. Enfin, sans entrer sur l'amortissement dans des développements

que le sujet ne comporte pas, on voit déjà que ce sont deux opérations fort dissemblables dans leur but et dans leurs effets, et qu'à moins de stipulations expresses, l'une n'est pas nécessairement exclusive de l'autre.

D'ailleurs l'Angleterre, cette terre classique du crédit, à qui nous avons emprunté l'idée et la forme de notre dette publique, l'Angleterre a décidé chez elle le principe du droit de remboursement, concurremment avec l'existence de l'amortissement, dont la suppression est d'une date toute récente. Cette autorité, sous le point de vue de la légalité, est irrécusable, et nos rentiers n'ont jamais pu penser devoir être traités avec plus de faveur que les rentiers anglais. Il faudrait pour cela que l'assiette de notre dette publique ne fût pas identique avec la leur; qu'elle contînt des stipulations substantielles d'une nature diamétralement contraire à la puissance de cette argumentation. Les adversaires du remboursement l'ont senti, puisqu'ils se sont efforcés d'établir la réalité de ces différences essentielles, en prétendant que l'engagement de l'Angleterre est stipulé en capital, tandis que celui de la France est stipulé

en rentes; mais ils n'ont réussi qu'à élever une dispute de mots. En fait, il n'est pas exact de dire que toute la dette anglaise soit constituée en capital; une petite partie seulement, créée avant 1793, est constituée comme on l'indique; mais les emprunts les plus considérables sont postérieurs (1); ils ont presque tous été effectués, à l'intérêt de 3 p. 0/0, en capital nominal comme les nôtres, dans une forme et avec des stipulations presque entièrement semblables. Cette prétendue différence existât-elle d'ailleurs, pourrait-on y voir autre chose qu'une simple question de rédaction, et serait-il possible d'en arguer contre le droit de remboursement chez nous, lorsque dans leur organisation, leur forme, la mise en œuvre, jusque dans les détails d'exécution, les deux dettes sont en tous points d'une analogie parfaite? Une seule différence se fait remarquer : l'Angleterre s'est expressément réservé le droit de remboursement; tandis qu'en France la législation n'en parle qu'incidemment, comme n'ayant pas besoin

(1) De 1793 à 1815, la dette, montant à cette première époque à cinq milliards, a été augmentée de quinze milliards, ou six cent seize millions cent mille francs de rentes.

d'être formulé. Cette rédaction de la dette française est incomplète sans doute, mais elle n'est pas de nature à en modifier le principe, qui reste identique dans les deux pays, et conduit nécessairement aux mêmes conséquences. Ce n'est pas ici que l'exemple de l'Angleterre peut être utilement répudié.

La loi de 1817, base de tous les emprunts de notre régime constitutionnel, ne fournit aucun secours à cette discussion si importante. En créant de nouvelles rentes, qui forment aujourd'hui la plus forte partie de notre dette, elle les assimile sous tous les rapports aux anciennes, les soumet à la législation antérieure, et ne contient aucunes prescriptions dérogatoires ou explicatives. C'est, il faut l'avouer, que le remboursement était loin alors de toutes les idées, et que, sous l'empire d'embarras qui paraissaient inextricables, il était rejeté dans un avenir dont on n'osait envisager le tableau. La France n'avait pas encore montré toute sa puissance.

En résumé, le Code civil, la Charte, toutes les lois antérieures ou postérieures à la constitution de la dette publique sont inapplicables.

La conversion ou réduction est expressément interdite. Il n'en est pas de même du remboursement.

Si la loi du 24 août 1793 ne stipule pas d'une manière formelle le droit de remboursement, et l'existence d'un capital pour la rente 5 p. 0/0, elle en parle et les reconnaît tous deux implicitement.

L'amortissement, établi par la loi du 21 floréal an x, n'est pas nécessairement exclusif de la faculté de rembourser.

Enfin, l'exemple de l'Angleterre, qui n'a jamais hésité à reconnaître la justice et la convenance de cette faculté, paraît déterminant.

Le droit de remboursement me semble donc appartenir à l'État; néanmoins, il est l'objet de contestations trop graves pour que le gouvernement puisse en faire une application rigoureuse, sans un but de grande utilité bien constatée.

C'est ce que je vais examiner.

## LE REMBOURSEMENT ET LA CONVERSION PRÉSENTENT-ILS UN CARACTÈRE DE VÉRITABLE UTILITÉ ?

Les partisans de la conversion se sont principalement laissé séduire par l'économie qu'ils supposent devoir en résulter pour le trésor ; économie à laquelle se joint, comme conséquence naturelle, l'espoir de voir réduire les impositions et alléger les charges des contribuables. Si c'était là l'unique résultat qu'on dût en attendre, elle ne mériterait pas les honneurs d'une longue discussion. Qu'est-ce en effet, sur un budget de plus d'un milliard, qu'une épargne de quelques millions, auprès de la difficulté et du danger même d'une telle entreprise ? S'embarque-t-on dans une semblable opération, au risque de l'ébranlement général qui peut s'ensuivre, pour n'en retirer qu'un aussi médiocre avantage ? L'intérêt des contribuables est respectable sans doute, c'est un devoir d'en prendre la défense ; mais il ne faut pas abuser de ce grand mot, et l'invoquer à tout propos sans raison ni fondement. Quel allégement les contribuables puiseraient-ils dans

ce faible bénéfice du trésor, en supposant qu'on l'appliquât en entier à leur décharge? Suivant le système de conversion adopté, les uns l'évaluent à 7, à 13 millions, les autres à 17 millions; prenons ce dernier chiffre : réparti sur 33 millions d'habitants, il offre par tête un dégrèvement de 53 centimes; ce serait 1 fr. 60 c. pour 100 fr. d'impôts, et 3 fr. 20 c. par cote électorale de 200 fr.

Mais il faudrait un esprit bien porté aux illusions, pour ne pas voir que les 13 ou 17 millions n'auraient pas une telle destination, et qu'ils seraient bien vite absorbés, sans qu'il y parût, dans le gouffre du budget. Ce n'est pas que je veuille prétendre que toute économie ne soit pas bonne à faire, quand on le peut; comme un autre, en ma qualité de propriétaire, je suis grand partisan des économies, surtout quand elles doivent se résoudre en dégrèvements réels et véritablement profitables; mais je soutiens que cet aspect de la question est tout-à-fait secondaire ici, et qu'il est inutile de faire sonner si haut l'intérêt des contribuables, qui n'y gagneront rien, tandis que les 200,000 familles de rentiers y perdront beaucoup.

Le grand avantage que l'on doit rechercher dans la conversion, celui qui doit attirer toute l'attention, c'est la baisse de l'intérêt de l'argent. Il faut le reconnaître, le cours des effets publics exerce une influence immense sur le taux de l'intérêt dans les transactions particulières; et s'il est plus ou moins élevé sur telle ou telle place, il hausse ou baisse partout dans la même proportion, suivant le mouvement de progrès ou de dépréciation de ces valeurs officielles. Toutes les fois qu'une cause accidentelle vient à déprécier les cours, la réaction sur les affaires privées est immédiate, la confiance s'ébranle, le mouvement commercial est ralenti, les capitaux se resserrent, l'intérêt de l'argent s'élève : c'est que, par la multiplicité et la facilité de ses opérations, par la publicité qui les accompagne, la rente est devenue le moteur principal des capitaux, le véritable régulateur de l'intérêt.

La baisse du taux de l'intérêt devra toujours être accueillie comme un bienfait pour l'agriculture, l'industrie, le commerce, puisqu'elle offre partout à bon marché des instruments de travail, puisqu'elle rapproche de la conception

la facilité d'exécution. En activant les affaires, et en augmentant les valeurs, elle ajoute à l'aisance, cette source de toute consommation, et, dans une sphère d'idées plus élevées, elle présente au gouvernement une garantie pour ses besoins extraordinaires, en améliorant la condition des emprunts à venir. Soit qu'on l'envisage sous le point de vue d'utilité générale ou privée, on ne peut refuser d'y reconnaître un puissant élément de prospérité.

Le remboursement et la conversion sont-ils destinés à doter la France de ce grand bienfait? Je suis très éloigné de le penser, et je n'hésite pas à dire que la conversion, ou même le remboursement, qui lui est bien préférable, ne rendraient pas les services qu'on en attend, et agiraient en sens inverse du but auquel on aspire. Ce n'est pas à coups de hache que l'on manie les finances d'un pays, et tous les mouvements brusques et saccadés leur sont hostiles. L'amortissement, au moyen de ses rachats, est le seul mode rationnel, financier, favorable au crédit, de produire la baisse de l'intérêt par l'élévation graduelle du capital; et ce résultat on l'obtient ainsi sans dangers et sans efforts. Une discus-

sion sur les avantages de l'amortissement à la naissance de notre crédit, m'entraînerait trop loin de mon sujet; il suffira, pour éclairer la matière, de se reporter un instant à la création de la dette publique, et de l'examiner dans son principe et dans ses effets.

Bien des gens sont encore imbus de cette idée, que la dette ou les rentes constituées dues par l'État, sont un fardeau dont on ne saurait assez tôt le débarrasser, et qu'un pays est plus pauvre de tout ce qu'il doit.

Cette opinion erronée provient de ce que l'on veut toujours raisonner du particulier au général, et assimiler la fortune publique aux fortunes privées. Le particulier possède des capitaux qu'il peut perdre, l'État n'a que des revenus, abstraction faite de toute idée de capital. Le premier peut se ruiner par les emprunts, parce qu'un jour ou l'autre la nécessité du remboursement doit l'atteindre, et que, dans la mise en œuvre de son avoir, tout ce qu'il paie est perdu pour lui sans retour; l'État, au contraire, dégagé par une dette constituée de l'obligation de rembourser, trouve dans les dépenses mêmes qu'il fait au profit des fortunes

individuelles dont il est l'allié intime, tous les éléments de prospérité qui ressortent de la multiplication de ses rapports et de la combinaison générale des affaires. La même cause produit donc, suivant la différence des positions, deux effets diamétralement opposés.

Sans doute pour une peuplade au berceau, pour quelques tribus nomades vivant dans une position inaccessible, n'ayant ni communications à établir, ni commerce d'échange à faire, ni agressions extérieures à craindre, sans doute le crédit public n'aurait aucun sens, et serait un auxiliaire au moins inutile; mais on ne saurait, en Europe surtout, concevoir l'existence d'une grande société civilisée se maintenant dans un isolement parfait, n'acceptant aucunes relations, n'ayant rien à attendre ni à redouter de personne. Un peuple ainsi constitué est un être de raison, une chimère; et s'il est vrai que tout gouvernement soit obligé trop souvent d'avoir recours à des efforts extraordinaires pour suffire à de grands besoins à l'intérieur, ou pour assurer son indépendance au dehors, le crédit ou la dette publique sont, non pas le meilleur, mais le seul moyen d'y satisfaire complétement.

On commence à le reconnaître, c'est dans le crédit public que l'Angleterre a trouvé le fondement principal de sa richesse, et l'arme la plus puissante dans sa grande lutte avec Napoléon; tant il est vrai qu'il est le plus fort levier d'un gouvernement, et que la politique n'a pas de plus solide appui. En France même, depuis qu'une dette y est établie, la prospérité n'a-t-elle pas suivi une progression qui a dépassé de beaucoup tous les calculs? Sous l'Empire, l'intérêt était à plus de 6 p. 0/0, et n'a été abaissé que par la création du numéraire fictif de la dette, qui a imprimé une si grande impulsion aux affaires, et décuplé les capitaux. En 1814, la dette ne s'élevait qu'à 65 millions de rentes (1,300 millions), et on ne pouvait réaliser d'emprunts aux conditions les plus onéreuses; en 1837, la dette se monte à 254 millions de rentes (plus de 5 milliards), et l'on parle de réduire le 5 0/0! Quel développement! et quel argument en faveur du crédit!

Toutes les fois que la paix a régné dans un pays, les revenus publics ont été croissants, a dit M. Duchatel. — Sans doute la paix sera toujours un grand bienfait, un puissant élé-

ment de prospérité; mais elle a existé à bien des époques de notre histoire, sans jamais produire des résultats aussi prodigieux. En quel temps a-t-on vu les valeurs aussi élevées, la circulation et les transactions aussi actives, les services publics aussi faciles, l'aisance aussi générale? En 1789, la France était en paix depuis vingt ans, et les caisses étaient vides, les finances en désordre, le malaise régnait partout, et un déficit de 50 millions (somme insignifiante aujourd'hui) devenait le prétexte, sinon la cause, d'une immense révolution. La paix seule n'est donc pas suffisante pour produire toutes ces merveilles, et il faut surtout en faire honneur à notre système financier.

Une maxime devenue vulgaire, c'est que la fortune des gouvernements réside dans la richesse des peuples; mais il ne suffit pas que cette richesse privée existe, il faut encore, pour qu'elle devienne profitable à tous, un moteur puissant, un élément attractif qui, par un mouvement doux, naturel et continu, fasse affluer vers un centre commun l'argent qui surabonde, non pas pour le mettre en réserve et par là le rendre infructueux, mais pour le res-

tituer immédiatement à la circulation, et augmenter l'aisance de chacun, en lui imprimant un nouveau degré d'impulsion. Or, cette force d'action permanente n'est autre qu'un bon système de finances, fondé sur le crédit ou la dette publique.

Une dette publique perpétuelle, respectée comme elle doit l'être, est donc le principal mobile de la circulation des capitaux nécessaires à toutes les transactions; c'est une valeur nouvelle ajoutée à celles qui existent déjà. Comme les autres héritages, les contrats de rentes deviennent une propriété, entrent dans le patrimoine, dans les successions, et sont même souvent préférés en raison de leur grande facilité de transmission et de division; c'est en un mot un véritable numéraire, qui augmente la facilité des affaires, et met en jeu les diverses ressources du pays. Aussi, toute diminution qu'on lui fait subir, bien loin d'être désirable, comme on est trop disposé à le croire, est un appauvrissement proportionnel, une atténuation des fortunes privées, et par suite de la fortune publique, qui n'en est que la représentation et l'assemblage.

Est-ce à dire pour cela qu'en augmentant indéfiniment sa dette, un État soit plus *riche* de tout ce qu'il doit? Non sans doute, l'exagération peut tout gâter; mais par la même raison qu'on ne repoussera pas un aliment, le vin par exemple, à cause de l'abus ou du mauvais usage qu'on peut en faire, de même on devra accueillir comme un bienfait l'emploi d'une dette proportionnée aux ressources et aux besoins, sagement combinée dans ses moyens de libération et d'écoulement, servie avec fidélité, et dont enfin toutes les conditions de sûreté et d'exactitude se trouvent remplies. Si au contraire le service en est mal fait, si les paiements ne sont pas assurés, si le manque de foi et de prudence préside à ses moyens d'action, alors le prestige est détruit avec la sécurité, l'institution viciée, et, je suis prêt à en convenir, la dette cesse d'être une valeur, pour devenir le plus lourd et le plus dangereux de tous les embarras.

On a dit souvent que, dans le système de la dette publique, on soulageait le présent aux dépens de l'avenir; qu'en véritable égoïste, on escomptait le bien-être de la postérité. Ce repro-

che est fondé quand il tombe sur les emprunts à échéances fixes. Grever un État d'un remboursement de capitaux à jour donné, c'est en effet le conduire à grands pas vers la suspension de paiement, l'insolvabilité, la banqueroute; car la fortune publique ne se compose que de revenus, et l'État ne peut employer à sa libération que ses rentrées annuelles, c'est-à-dire le produit des impôts, dont l'exagération est impossible, ou tout au moins dangereuse et défavorable aux contribuables et au trésor.

Mais une dette perpétuelle, constituée en rentes, et dont le capital n'est jamais exigible, est à l'abri de tous ces dangers. C'est le rentier lui-même qui paie volontairement les emprunts, parceque, pouvant à tout instant disposer de son capital, et certain d'en toucher l'intérêt à jour fixe, sans défalcation aucune, il résiste à toute pensée d'épargne, de précaution, et se livre avec confiance à une dépense, à une consommation plus grande (excédant qui, pour chaque rente créée, produit au fisc, par le moyen des contributions indirectes, au moins la somme nécessaire pour en payer l'intérêt et l'amortissement); bien différent en cela du propriétaire, qui, dans

la crainte de retard de ses fermages, d'avariès dans ses récoltes, d'accidents fortuits, de mauvaises chances de diverses natures, est toujours disposé à vivre de privations, résiste à tout surcroît de consommation, et réserve ses ressources qu'il détient inertes, pour parer à des cas urgents, ou d'une prevision au-dessus de notre humaine faiblesse.

Si l'on pouvait suivre dans toutes les voies multipliées qu'elle parcourt, cette masse de revenus payée annuellement aux créanciers de l'État, on admirerait comme cette répartition répand la richesse et l'activité dans le commerce, dans l'industrie, dans toutes les transactions; comme elle ajoute aux produits de l'impôt, par l'accroissement de toutes les valeurs, et l'élan qu'elle imprime à la consommation; comment enfin, après avoir parcouru les vastes canaux de la circulation, elle retourne au trésor, qui la restitue bien vite à de nouveaux services.

Le rentier est le plus grand consommateur, celui qui remplit les caisses du fisc, qui répand l'aisance sur toutes les industries qu'alimente la consommation. La plus légère atteinte portée à son bien-être aura donc un contre-coup funeste,

puisqu'on ne doit pas perdre de vue que, créancier de l'État, il est à son tour débiteur, au moins de tous ceux qui ont aidé à ses dépenses, c'est-à-dire qui lui ont fourni leurs denrées, leur travail, leur temps, et qui ont eux-mêmes des engagements semblables à remplir. C'est ainsi que, de créanciers en créanciers, le mal se propage; que, par des voies inaperçues, il atteint tout le monde, et augmente de violence en s'étendant. Aucunes conditions, aucunes classes de la société n'en sont exemptes, tant il est vrai que le grand principe, d'où partent tous les moyens d'impulsion, ne saurait impunément désordonner ou même réduire son action.

Maintenant, ces principes admis, et je les crois incontestables, l'application découle tout naturellement. La conversion, c'est l'opération inverse de la création de la rente, c'est la répudiation de tous ses avantages, c'est la stérilité mise à la place d'une abondante fécondité. La dette a créé des capitaux, augmenté l'aisance, vivifié tous les centres d'action, donné un grand développement à la consommation; la réduction restreint et appauvrit toutes les valeurs, sans en excepter la propriété, diminue l'ai-

sance, resserre toutes les facultés, et porte atteinte à cette consommation. La première donne le mouvement, la seconde imprime la langueur; car la seule présence inerte des espèces ne suffit pas pour les rendre utiles; c'est l'activité, c'est le renouvellement continuel de la circulation qui contribue au bien-être général, et les admet au bienfait d'une perpétuelle reproduction.

Au milieu de cet allanguissement de la société, que devient l'économie de ces quelques millions dont on se promettait tant d'avantages? Le trésor en est allégé, il est vrai, mais les transactions sont ralenties, les valeurs dépréciées, l'intérêt de l'argent augmenté; mais le mouvement de réaction a gagné tous les foyers de dépenses; les droits de mutation diminuent, le produit des contributions indirectes fléchit, les caisses du fisc cessent de se remplir. On paie en moins un cinquième, un dixième de la rente; mais le caissier des impôts de consommation signale un déficit important. Où est le bénéfice? Où retrouver cet alignement si desiré des recettes et des dépenses, ce budget normal tant préconisé?

Qu'on ne dise pas que ce sont des chimères inventées à plaisir, un épouvantail sans fondement; non, c'est un fait acquis, actuel. Dans les deux mois qui se sont écoulés du 8 janvier au 8 mars 1836, l'annonce seule du remboursement a fait diminuer les rentes inscrites sur le grand-livre de 526,000 francs, et celles inscrites sur les livres départementaux de 147.000 fr., sorties presque en totalité des mains des petits rentiers, et passées dans celles des spéculateurs; tandis que pendant les deux mois correspondants de 1835, les premiers n'avaient éprouvé qu'une diminution de 16,000 francs, compensés à peu près par un accroissement de 13,000 fr. dans les seconds.

Aujourd'hui le renouvellement de cette menace a inquiété tous les intérêts, arrêté les transactions, affecté les valeurs, notamment les valeurs industrielles, déprimé enfin le cours de nos fonds par une baisse de plusieurs francs; ce sont là des faits contre lesquels tous les raisonnements sont impuissants. Je sais bien que la peur exagère le danger, qu'elle dépasse les limites du froid calcul; mais n'est-ce rien déjà contre une pareille mesure que la peur du mal,

qui suffirait seule pour le créer terrible, incalculable, si d'ailleurs il n'était démontré que, de quelque manière qu'on l'entende, la conversion portera une grave atteinte à l'aisance générale, et dépréciera tous les capitaux productifs?

L'amortissement retire aussi les rentes de la circulation, mais quelle différence! Il ne s'attaque qu'au trop plein, à celles qui surabondent, et dont la présence serait une cause d'encombrement. Son action est régulière, inaperçue, sans secousses aucunes; c'est une assistance bénévole et non pas une coërcition. Les valeurs qu'il retire, il les paie en versant ses écus sur la place, et ces valeurs il ne les détruit pas, il les conserve; elles augmentent sa puissance d'acheteur permanent, quotidien, en même temps qu'elles concourent avec lui au mouvement d'ascension et de progrès de celles qui sont restées dans le public.

Il y a entre ces deux opérations toute la distance du bien au mal, du déficit à l'abondance.

Si le remboursement est à l'abri de quelques uns des reproches adressés à la réduction, il n'en présente pas moins les plus graves inconvénients, surtout quand il s'agit d'opérer sur une

masse d'au moins cent millions de rentes (plus de deux milliards). Un remboursement sur une pareille échelle, c'est une perturbation générale, et presque un coup d'État financier. De quelque manière qu'on procède, il en résulte nécessairement un déclassement considérable de ces valeurs qui, abandonnées par les gens de repos, par les véritables rentiers, tombent dans le domaine de la spéculation, et reviennent constamment inonder la place qu'elles écrasent. La concentration exagérée des sommes nécessaires pour le remboursement interrompt le cours ordinaire des affaires, et entrave toutes les industries qui vivent sur le crédit. De toutes ces causes réunies surgissent les crises financières, ces fléaux qui mettent en question la fortune publique, et laissent après leur passage la désolation et la ruine dans les familles. Envisagé sous le point de vue le plus favorable, le remboursement est au moins un ébranlement, et le crédit comme l'aisance, qui se trouvent si bien d'une impulsion douce et insensible, ont horreur de tous les mouvements brusques et trop tranchés.

Un point important à remarquer, c'est que

les étrangers, et notamment les Anglais, possèdent une masse de rentes s'élevant à plus de vingt millions. Ils ont été appelés dans nos fonds par la confiance que notre crédit leur inspire, et plus encore par l'appât d'un intérêt beaucoup plus élevé que celui de leur pays. Ces rentiers, la conversion et le remboursement les chassent également; l'intérêt, rapproché de celui de leurs propres fonds, n'a plus assez d'attrait pour justifier l'expatriation de leurs capitaux, qu'ils placeront de préférence chez eux, même à un taux inférieur, pourvu que cette infériorité ne soit pas trop forte; l'esprit national, auquel viennent se joindre l'amour-propre et la mauvaise humeur des intérêts froissés, reprend ici tout son empire. 20,000,000 de rentes perdues pour notre consommation, 400,000,000 de capitaux désertant le sol français, voilà le résultat possible, probable même, du remboursement. Quel vide dans notre circulation! quelle cruelle compensation de ces mesquines économies dont on se plaît à nous bercer!

On a cédé à une singulière préoccupation en faveur du remboursement. On a dit que les rentiers, recevant leur argent et ne sachant

qu'en faire, seraient obligés de le reverser dans le public, et que l'agriculture, le commerce et l'industrie seraient appelés à en profiter. Soit, je veux bien l'admettre; mais celui qui servira à opérer le remboursement, où le prendra-t-on? Croit-on le faire sortir de dessous terre? Ne faudra-t-il pas l'emprunter au commerce, à l'agriculture, à l'industrie? Et alors que gagneront-ils à toute cette manœuvre? Il y aura déplacement, rien de plus, et déplacement brusqué, violenté, brisant les positions et ébranlant l'assiette même du pays.

On a dit encore: « ou le remboursement ou » l'amortissement; il faut opter entre ces deux » systèmes. » Pourquoi donc opter? N'y a-t-il pas toujours danger, en finances surtout, à changer de système sans nécessité? et cette nécessité de changement d'où la voit-on ressortir? Notre organisation financière n'a-t-elle pas créé une prospérité sans exemple, répandu l'aisance dans les caisses publiques et privées? Ne s'appuie-t-on pas précisément sur cet état de surabondance des capitaux, pour demander le remboursement? C'est donc cette prospérité que l'on veut changer, puisque l'on parle d'option

entre un système qui a fait de si belles preuves, et une idée qu'on ne sait encore comment réduire à l'état d'application. C'est un spectacle vraiment étrange de voir avec quelle facilité légère, adoptant toutes les nouveautés, on ne craint pas de lancer le pays dans des essais toujours dangereux, souvent nuisibles, et trop rarement confirmés par l'expérience.

L'Autriche aussi a cru pouvoir trancher dans ses finances, et essayer de la conversion (1). Elle a bientôt été obligée de s'arrêter, après avoir vu le nouveau fonds s'affaisser, ses prêteurs essuyer de grandes pertes, et son crédit frappé d'impuissance dans les emprunts postérieurement tentés. Telle doit être la fin de toutes ces entreprises, conçues dans un étroit esprit d'imitation, sans tenir compte des exigences ni des principes constitutifs de la fortune publique.

D'ailleurs, la conversion d'une dette perpétuelle en une autre moins onéreuse, n'est pas une mesure que l'on puisse improviser ou forcer; il faut d'abord que l'intérêt soit tout au plus, au même taux que celui de la rente destinée à être offerte en remplacement.

(1) Discours de M. d'Argout, séance du 22 mars 1836.

Or, est-il bien établi que l'intérêt soit, en France, à 4 ou même à 4 1/2 p. 0/0 ? Sans vouloir invoquer ici la recherche difficile de la moyenne de l'intérêt, il est permis de répondre négativement. Le 5 p. 0/0 donne encore 4 3/4 ( sous le coup du remboursement il est vrai ) ; le 3 p. 0/0 donne moins, mais il offre en échange une perspective d'augmentation sur le capital ; ce n'est pas là un placement, c'est une spéculation. Le 4 et le 4 1/2 sont trop peu importants pour être mis en ligne de compte.

Le trésor, dit-on, place facilement en bons royaux à 2 p. 0/0, les caisses d'épargne paient 4 p. 0/0, la propriété offre à peine 3 p. 0/0.

Autour de Paris l'intérêt est effectivement moins élevé ; mais il ne faut pas s'appuyer de quelques faits particuliers, et voir toute la France dans la capitale. Si les caisses d'épargne donnent 4 p. 0/0, c'est en vertu d'une loi qui ne s'est nullement occupée du taux courant de l'intérêt, mais seulement de ne pas rendre trop lourde à l'État une charge qu'il assumait en faveur de capitaux minimes, d'un placement difficile, et par cela même peu exigeants sur le revenu.

Le trésor trouve des fonds à 2 p. 0/0 ; mais ce sont des capitaux oisifs, disponibles, que l'on veut avoir sous la main pour la première occasion, le premier caprice; ce ne sont jamais des capitaux de placement.

Si l'intérêt de la propriété foncière est de 3 p. 0/0 à Paris et dans quelques localités privilégiées, il s'élève à 3 1/2, 4, et même plus haut dans la plupart des départements de l'intérieur. Le revenu des immeubles, d'ailleurs, ne servira jamais de base à l'appréciation du taux de l'intérêt; ils sont placés dans une position exceptionnelle, en raison des jouissances qu'ils procurent, ainsi que des droits et priviléges qu'ils confèrent.

Ce qui est certain, incontestable, c'est que toutes les transactions, *hors Paris*, hypothécaires ou autres, se font au taux de 5 p. 0/0 ou au-dessus; et je mets à part l'industrie, qui emprunte à 8 et à 10 p. 0/0. Il ne faut donc pas trancher avec tant de facilité une question d'une appréciation aussi difficile et aussi arbitraire. Comme les liquides, l'argent trouve toujours son niveau; on a beau répéter affirmativement que l'intérêt est à 4 p. 0/0; si on se trompe, s'il

est réellement plus élevé, on fera des lois, on inventera des combinaisons de conversion, mais le public n'en tiendra aucun compte, et les *fonds* n'en resteront pas moins soumis à *cette règle* invariable : qu'on subit le taux de l'intérêt, et qu'on ne le décrète pas.

En effet, la loi de 1807, qui en a fixé le taux à 5 p. 0/0 en matière civile, et à 6 p. 0/0 en matière commerciale, n'a presque jamais reçu d'exécution, dans les transactions privées, qu'au moment où la rente est arrivée au pair. Jusque là, les prêts effectués sur les meilleurs gages ont eu lieu à un intérêt supérieur, et toujours en déguisant la vérité dans les actes. La loi n'a jamais été exécutée que dans les matières litigieuses, où le juge a condamné au paiement d'intérêts à 5 p. 0/0 seulement.

Au surplus, pour arriver au but que l'on veut atteindre, ce n'est pas l'intérêt de l'argent sur telle ou telle place qu'il faut rechercher, c'est le taux auquel l'État pourrait se procurer les sommes nécessaires au remboursement. Placerait-il cent millions de rentes à 4 p. 0/0 *au pair?* Je le nie formellement, et en cela je me trouve d'accord

avec l'ancien ministre des finances (1), qui déclarait, il y a deux ans, la possibilité de trouver des prêteurs en 4 p. 0/0 à 98, ce qui même n'est rien moins que démontré.

Il faudrait de toute nécessité réaliser les emprunts *au-dessous du pair*, et dans l'état actuel des choses, le nouveau fonds s'affaisserait bientôt sous l'immense fardeau qu'il n'est pas de force à supporter. Qu'est-ce donc que votre conversion? un chiffre menteur, et voilà tout; car le chiffre appelé 4 p. 0/0 représentera réellement 4 ½ ou 5, puisque ce n'est pas le taux nominal, mais le cours de la rente qui décide de l'intérêt.

Dans la discussion de cette mesure, on a beaucoup argumenté pour et contre les rentiers. Les partisans de la conversion les ont attaqués avec une véhémence qu'on aurait pu prendre pour de l'esprit de parti, tandis que les adversaires les ont défendus avec une sensibilité touchante, qui fait l'éloge de leurs cœurs, sans ajouter aucun poids à la force de leurs raisonnements; je n'imiterai ni l'un ni l'autre

(1) Séance du 5 février 1836.

de ces exemples. S'il est peu convenable et hors de propos de se constituer en état d'agression contre un intérêt aussi respectable que celui des rentiers, de prétendre qu'il ont déjà trop gagné; que d'ailleurs on les a depuis longtemps avertis, et qu'il vaut mieux les fouler un peu que d'appauvrir tout un peuple (doctrine à l'aide de laquelle on justifierait tout, même la banqueroute), c'est étrangement rétrécir une aussi grande question, que de la resserrer dans les limites d'un intérêt purement personnel.

Les rentiers, dans les temps difficiles, sont venus au secours de l'État; ils ont donné leurs écus, dont le pays tout entier a profité; ils ont reçu en échange des titres peu recherchés alors, et laissant des craintes pour l'avenir; car rien n'est plus précaire et moins défendu que le capital prêté à l'État; à la merci de toutes les influences, il est réduit, augmenté, bouleversé par tous les événements, au gré de tous les caprices. Si les rentiers ont gagné, ils ont couru la chance de perdre, et nul n'a le droit de compter avec eux, surtout si l'on réfléchit que les prêteurs primitifs, les véritables ache-

teurs à 50 francs ont disparu, et que le grand-livre ne contient plus aujourd'hui que des rentes achetées à 95, 100 et 105 francs.

Mais la question est au-dessus de ces intérêts, tout importants qu'ils peuvent être; elle embrasse la fortune du pays dans son ensemble, et c'est dans l'intérêt du crédit public seul, qu'elle doit être appréciée et résolue.

A la demande que je me suis adressée en commençant : Le remboursement et la conversion présentent-ils un caractère de véritable utilité? je n'hésite pas à répondre par la négative. Ce n'est pas par des réductions mesquines, par des dégrèvements aux dépens des services, que l'on procède avec les finances d'un grand empire; le meilleur système consiste à pousser à l'augmentation des recettes, à l'extension du bien-être, à l'accroissement de toutes les fortunes, de toutes les facultés qui se résolvent en contributions au profit de l'État.

S'engager dans le dédale de la conversion ou du remboursement, c'est, sans nécessité et sans avantage, compromettre l'avenir de la France, embarrasser pendant long-temps les ressources financières dont elle a besoin pour de grandes

améliorations, et paralyser peut-être toutes ses forces vitales au moment du danger.

Je sais que l'on opposera l'exemple de l'Angleterre, qui plusieurs fois a converti une partie de sa dette ; mais j'espère démontrer dans le chapitre suivant, que cet exemple imposant ne peut recevoir chez nous aucune application : le faible périt où le fort a triomphé.

### LA MESURE EST-ELLE PRATICABLE PAR LES MOYENS PROPOSÉS JUSQU'ICI ?

On cite à tout propos l'Angleterre, on veut édifier ou détruire, par la seule raison qu'elle édifie ou détruit, et l'on ne tient aucun compte de l'extrême différence de sa position avec la nôtre. L'Angleterre a converti, il faut que nous convertissions ; ce motif suffit pour entraîner toutes les convictions, et nous ne nous inquiétons seulement pas de rechercher dans quelle situation financière, dans quel but elle a agi, quels moyens elle a employés, avec quelles précautions elle a procédé ; nous ne voyons que le fait dans son isolement, et nous courons servilement à l'imitation. Aussi que de fautes, que d'erreurs, que de regrets tardifs !

La position financière de l'Angleterre ne ressemble à aucune autre. N'ayant pas de voisins, nulle inquiétude de l'extérieur, elle jouit de la plus grande indépendance dans ses mouvements; son industrie ne craint aucuns rivaux; son commerce, base essentielle de sa puissance, ne connaît aucunes entraves; son crédit, dont l'établissement remonte à une époque déjà reculée, est passé dans les mœurs, a contracté toute la force d'une vieille habitude, et ses impôts indirects suffisent seuls aux quinze cents millions qu'elle distribue annuellement pour ses dépenses.

L'Angleterre est l'entrepôt des richesses du monde entier, et le centre commun de tous les capitaux, de toutes les relations. Lorsqu'il survient des besoins extraordinaires, les emprunts y sont faciles et avantageux, parce qu'elle leur donne pour appui son impôt foncier, qu'elle a su mettre en réserve pendant la paix; car la contribution foncière, par l'invariabilité de sa nature, la grande facilité de sa perception et de son augmentation, est la véritable réserve où les gouvernements puisent sans délais et sans efforts, les moyens de parer aux embarras imprévus; parce

qu'elle a dans les banques d'Angleterre, et d'Écosse, de puissants auxiliaires, organisés pour seconder en tout temps son action; parce qu'enfin elle possède le précieux levier du papier-monnaie, qui a cours comme le numéraire, dont l'habitude et la confiance protègent l'émission et soutiennent la valeur.

Avant la guerre d'Amérique, la dette de l'Angleterre était relativement fort peu considérable (1). Le gouvernement anglais dut alors et depuis recourir fréquemment au crédit; mais il eut presque toujours soin de n'emprunter qu'à l'intérêt le plus bas (en 3 p. 0/0), en sorte que la plus grande partie de la dette, ainsi constituée, s'est trouvée ajoutée à une faible portion seulement, établie à intérêt plus élevé.

(1) La dette de l'Angleterre n'était en 1716 que de 3 millions sterlings (environ 87 millions de francs); durant onze années d'hostilités contre les États Unis de l'Amérique, elle s'est accrue en capitaux valeur nominale de 3 *milliards* de francs, portant un intérêt de 125 *millions*. A la fin de 1816, elle s'élevait en totalité à 745 *millions* 300 *mille francs de rente* ou 20 *milliards* 407 *millions* 800 *mille francs*. Enfin, à l'époque du 5 janvier 1834, au moyen de quelques réductions, elle se composait de 694 *millions* 551 *mille francs de rentes*, au capital de 18 *milliards* 830 *millions* 970 *mille francs*.

Quelle position favorable pour convertir! quelle puissante base d'action! Le fait seul d'une *grosse* dette à *bas* intérêt, destinée à en absorber une petite à intérêt supérieur, comprend tous les éléments de succès. Les emprunts nécessaires pour les remboursements, restreints aux exigences d'une minime partie de la dette, ont été d'une réalisation facile et profitable, et n'ont pu, en raison de leur peu d'importance relative, devenir une cause de dépréciation sur la grande masse de rentes dans laquelle ils sont venus se confondre. C'est dans ce fait seul de l'absorption d'une *petite* dette par une *grosse*, que se trouve la solution du problème de la conversion.

Mais ce point de départ, déjà si favorable, n'a pas paru suffisant. Puisqu'on veut à toute force imiter l'Angleterre, il faut voir avec quelle sagesse elle agit, de quelles précautions elle environne ses opérations financières. Le chancelier de l'échiquier commence par s'assurer du consentement de la majorité des rentiers à convertir, et ce consentement n'est jamais refusé, d'abord parce que la possibilité du remboursement, par les raisons données plus haut,

est une certitude acquise, un fait hors de contestation; puis ensuite, parce que le fonds que le rentier doit recevoir en échange du sien, lui est offert *au-dessous du cours* de la place; de telle sorte qu'en le vendant au moment où il donne son adhésion, le porteur peut immédiatement réaliser un bénéfice. Par ce moyen, toute difficulté est aplanie, et la transition heureusement ménagée. Le remboursement de ceux des rentiers qui, pour une cause ou pour une autre, n'ont pas consenti, s'effectue après sans le moindre effort; il est trop faible pour pouvoir préoccuper un instant.

On conçoit qu'avec un tel point de départ, avec une pareille sagesse dans l'exécution, tous les dangers que j'ai signalés précédemment doivent disparaître. Ici pas de tiraillements, pas de secousse, aucun temps d'arrêt dans les transactions, dans la circulation, aucun trouble dans la consommation, puisque l'opération a lieu sur une fraction dont l'importance est limitée, puisque le rentier convertit avec bénéfice, ou tout au moins sans lésion sensible. La grande masse de la dette reste intacte, immobile; et s'il en résulte, comme on ne peut en douter,

quelques effets partiels peu favorables, ils passent inaperçus, et sont entraînés dans le mouvement général.

Maintenant, sommes-nous dans une situation aussi favorable que l'Angleterre? Avons-nous la même position géographique, les mêmes ressources? Possédons-nous un crédit d'ancienne date, un impôt foncier disponible, un papier-monnaie à émettre, une banque colossale chargée depuis long-temps de la manutention de la dette, ainsi que des paiements du trésor, prête à appuyer la réduction de tous ses efforts et à l'adopter comme une affaire personnelle? Notre rente à convertir est-elle minime comparativement à la dette entière? Le fonds qui devra fournir aux emprunts du remboursement, a-t-il une base assez large, assez solide, pour supporter le poids de la conversion de la rente 5 p. o/o?

Si l'on compare ensuite les moyens d'exécution, peut-on raisonnablement espérer le consentement de la majorité des rentiers? Est-il permis de songer à l'obtenir par la crainte d'un remboursement, je ne dirai pas probable, mais possible? A-t-on imaginé un bénéfice de con-

version à leur offrir, qui laisse la moindre chance de ne pas écraser immédiatement le nouveau fonds ? Si rien de tout cela n'existe ; si notre position est diamétralement opposée à celle de l'Angleterre ; si aucuns de ses moyens d'exécution ne sont praticables chez nous ; si nous avons des voisins plus ou moins jaloux, plus ou moins disposés au premier moment à devenir agressifs ; si notre crédit est encore au berceau, notre impôt foncier engagé ; si, depuis la déconfiture des assignats, le nom même du papier-monnaie ne peut plus être prononcé; si enfin les rentes 5 p. o/o forment les trois cinquièmes de toute notre dette, et si les autres fonds sont trop faibles pour présenter une base certaine d'opérations, de quel droit vient-on nous offrir ainsi les Anglais pour modèles ? A quelle stupide et funeste imitation veut-on donc nous condamner ?

Mais laissons là l'Angleterre et son exemple ; voyons si la mesure est praticable, et si les moyens proposés peuvent en assurer le succès.

La première chose qui vient frapper l'esprit, c'est la manière bizarre dont on procède dans cette question. En proclamant la légalité du

remboursement, l'ancien ministre des finances, la commission, les partisans de la conversion, s'empressent d'annoncer que le remboursement intégral serait une mesure très difficile et dangereuse même, si réellement il s'agissait d'y avoir recours; mais que ce n'est *qu'une menace*, à l'aide de laquelle on a l'espoir de forcer la volonté des rentiers et de les amener à accepter une réduction d'intérêt qu'on n'a pas le droit d'exiger directement. On affirme qu'elle ne peut manquer d'amener une capitulation de leur part, et que 300 millions au plus suffiront pour rembourser les récalcitrants.

Il faut le dire au gouvernement, il y a dans cette manière de faire, échec à la bonne foi, et la violence, même morale, n'a jamais été un élément de crédit; il n'y a pas de mesure financière qui ne fût ainsi viciée dans son essence.

Il y a plus, qui donc veut-on surprendre ici? Quel effet peut-on attendre d'une menace que de prime abord on déclare vaine? Quelle influence est-elle de nature à exercer sur l'esprit des rentiers, qui savent à l'avance n'en avoir rien à redouter? Si on déclare ne pouvoir et ne vou-

loir les rembourser, qui les contraindra à accepter la conversion ? Et en cas de refus que fera-t-on? Reviendra-t-on au remboursement, que l'on reconnaît aujourd'hui peu praticable, dangereux, entraînant de graves inconvénients? Mais une semblable mesure demande à être préparée de longue main; elle ne peut être improvisée, brusquée; en pareille matière, la précipitation serait à elle seule une cause d'impuissance; d'ailleurs le succès du remboursement serait compromis par l'échec même de la conversion.

Ce que l'on veut, c'est réduire l'intérêt, et s'il est question de rembourser, c'est toujours pour en revenir à la réduction. Pourquoi cette préférence? parce que dans l'état des choses, le remboursement intégral est impossible; parce que la réalisation *matérielle* de deux milliards et demi, nécessaires pour satisfaire à la fois aux besoins de plus de 130 millions de rentes 5 p. 0/0, est un rêve dont le réveil serait terrible, si l'on était assez mal inspiré pour s'y abandonner; parce qu'enfin, en supposant cette réalisation faisable et faite, la concentration d'un aussi immense capital et sa diffusion immé-

diate, sans ménagements, sur la place, serait le signal des plus épouvantables catastrophes publiques et privées, et qu'il ne se rencontrera jamais, il faut l'espérer, un ministre pour en proposer la tentative.

Mais, qu'on y prenne garde, si le remboursement est impossible, si tout le monde en convient, la conversion l'est également, puisqu'il n'y a que la peur du remboursement qui puisse la faire réussir. Où prend-on donc cette assurance de l'annoncer presque comme conclue? Sur quelle base calcule-t-on qu'une somme de 300 millions suffira pour les récalcitrants? S'appuie-t-on sur l'exemple de l'Angleterre? Je crois avoir démontré qu'il était peu concluant pour nous. Cette confiance vient-elle de ce que le Portugal est parvenu à convertir 36 millions, et n'en a eu environ qu'un cinquième à rembourser? La France vaut bien le Portugal sans doute; mais encore une fois, toujours et partout, on convertira une faible somme de rentes, parce que toujours et partout un petit remboursement sera facile et certain; mais au-delà de deux milliards à remuer, personne n'y croira jamais; personne ne

croira même qu'on voulût l'entreprendre, si on le pouvait, surtout lorsque le Gouvernement, les Chambres et les convertisseurs eux-mêmes sont à la tête des incrédules.

La conversion ne saurait donc réussir, par la raison que la rente à convertir se trouve hors de proportion avec les autres fonds, et que le remboursement, seul moyen de coercition, est notoirement impraticable, ce qui laisse toute latitude à la résistance des rentiers. On a cru faire une réponse suffisante, en témoignant une grande confiance, en affirmant la certitude du succès, en disant que, pris au dépourvu et hors d'état de se concerter entre eux, les rentiers ne pourraient s'entendre pour exiger tous à la fois leur remboursement, et qu'il n'y avait qu'un petit nombre de refus à redouter.

C'est bien peu connaître le bon sens du public et la justesse de ses appréciations; il est fort bon juge de ses intérêts, et, pour tout ce qui les regarde directement, il n'est pas aussi facile qu'on le pense de lui imposer, surtout avec le système de publicité qui nous régit. D'ailleurs la conversion a et aura toujours un

adversaire redoutable dans l'inertie des masses, qui, hostiles à tous mouvements, par nonchalance, absence de calcul, sécurité fondée ou non, préférant voir venir les événements, laisseront faire l'opération sans y prendre aucune part, et attendront tranquillement un remboursement qu'on n'effectuera pas. M. de Villèle aussi, en 1825, dans un temps de grande prospérité, à l'abri de toutes inquiétudes, rêva dans son cabinet la conversion du 5 0/0 ; il était également sûr de son fait ; elle était faisable, facile; il n'était plus permis d'en douter ; il avait mis en jeu tous les ressorts, appelé toutes les ressources, politiques même, à son aide, jusqu'à la reconnaissance de la république d'Haïti ! et le jour décisif tout a manqué, 30 millions de rente seulement, sur 170, se sont trouvés convertis, le reste a résisté par l'inertie ; et encore ces 30 millions si dociles, à qui appartenaient-ils ? aux receveurs-généraux, ou bien à de pauvres fonctionnaires courbés sous la verge de fer ministérielle, et craignant la destitution ; ce qui n'a pas empêché, quelques mois après, une crise terrible de venir compromettre une prospérité en progrès, par une baisse de 15 *francs* sur *le nouveau fonds* ;

c'est que le crédit ne se laisse pas prendre de force, et que la ruse comme la violence sont également impuissantes.

Si la conversion doit nécessairement échouer, il semble peu important d'examiner les différentes formes sous lesquelles elle a été présentée. Voyons cependant, et parcourons ceux de ces moyens qui ont réuni le plus de suffrages.

Il faut d'abord bien préciser la masse de rentes et le capital, sur lesquels il s'agit d'opérer.

On a dit que, d'après la situation du grand-livre, au 1er octobre 1837, la dette 5 p. 0/0 se composait de 140 millions de rentes, dont 40 millions complètement immobilisés; ce qui réduisait les rentes à convertir à 100 millions, et le capital remboursable à deux milliards.

De son côté, l'ancien Ministre des finances, M. Humann, évalue les rentes conversibles à 132 millions, au capital de *deux milliards six cent quarante millions.*

Cette différence provient de ce que M. Humann n'admet aucunes exceptions, en faveur des rentes immobilisées au nom de divers établissements publics; en cela il faut dire qu'il a complètement raison. Indépendamment de

ce qu'une fois entré dans le domaine des exceptions, on ne sait plus où l'on s'arrêterait, puisque les raisons ne manqueraient pas pour en réclamer en faveur des mineurs, des constitutions dotales de femmes, des usufruitiers, etc, etc.; de quel droit viendrait-on ajouter aux privations du petit rentier, qui peut à peine déjà satisfaire aux besoins indispensables, lorsque dans le même temps on respecterait un établissement public, *un être de raison?* fût-ce même une maison de charité, il y aurait dans ce privilége la plus cruelle de toutes les injustices; car c'est pour les individus surtout que la réduction sera lourde, et les corporations n'en seront que médiocrement affectées. Pour être équitable, pour être supportable en principe, la loi de conversion ne doit contenir aucunes exceptions, aucuns priviléges; s'il en existe un seul, ce n'est plus qu'une loi de préférence et de faveur.

C'est donc une masse de 132 *millions de rentes*, au capital de *deux milliards six cent quarante millions*, que l'État aura réellement à convertir ou à rembourser.

M. Humann, homme de savoir et d'expé-

rience, a bien vite compris qu'une opération aussi colossale ne pouvait être que partielle, et que, pour avoir la moindre chance de succès, le plan de conversion adopté devait présenter un avantage quelconque aux rentiers. Pour essayer de remplir ces deux conditions, il a imaginé, au moyen d'un tirage au sort, de diviser la totalité du 5 p. 0/0 en séries convertibles chaque année, et d'offrir, en échange, du *4 p. 0/0 au pair*, en y joignant *huit* annuités d'un franc chacune, non productives d'intérêt, dont le montant serait prélevé sur l'amortissement. Il laissait l'option de convertir en 3 *p.* 0/0, également *au pair*, avec des annuités plus fortes.

Malgré tout le respect dû au caractère et à la science de l'auteur du projet, il est impossible de ne pas reconnaître que ce plan, le principe même de la conversion justifié, n'était aucunement admissible.

Il a pour but d'effectuer la conversion en *4 p. 0/0 au pair*, avec des annuités. Je dirai d'abord que convertir un fonds *au-dessus du pair*, par un autre fonds parvenu lui-même *au pair*, sera toujours une mauvaise opération, et que,

pour être juste, on doit aux rentiers, en dédommagement d'une réduction sur l'intérêt, la chance d'une augmentation sur le capital. Or, cette chance n'existe pas sur une rente *au pair*, remboursable elle-même, et les annuités ne sont qu'une illusion, comme il n'est pas difficile de le démontrer. D'ailleurs l'intérêt du crédit veut, pour maintenir les fonds dans un état de vigueur et d'activité, qu'ils soient toujours à distance *du pair*. Cette tendance continuelle à toucher au but, leur donne une élasticité qui forme le principal ressort du crédit.

Quel avantage résulterait-il donc d'une conversion en 4 p. 0/0 au pair? La baisse du taux de l'intérêt en serait-elle la conséquence? En aucune façon. Déclaré remboursable, privé du secours de l'amortissement, le nouveau fonds serait incapable de s'élever, et mériterait, comme le 5 p. 0/0, le reproche de comprimer, par son voisinage et sa supériorité relative, l'ascension des autres fonds. Non seulement le développement, l'augmentation de toutes les valeurs, ces points si essentiels à obtenir, ne se réaliseraient pas; mais, par les raisons indiquées précédem-

ment, la nouvelle rente fléchirait bien vite (comme le 3 p. 0/0 en 1825) sous un poids au-dessus de ses forces, et réagirait défavorablement sur le taux de l'intérêt. C'est seulement par l'élévation du capital, qu'il est possible d'arriver à la baisse de l'intérêt d'une manière solide et durable; mais de la conversion il ne resterait qu'un changement de chiffre, sans profit pour le commerce, pour l'industrie, et l'espoir d'un bénéfice médiocre, dont je conteste d'ailleurs positivement la réalité.

A défaut de 4 p. 0/0, les rentiers auraient l'option de convertir en 3 p. 0/0 également *au pair;* mais alors, comme compensation d'une diminution de deux cinquièmes d'intérêt, et de la différence du cours actuel de la rente (79 fr.) *au pair*, il faudrait augmenter démesurément le chiffre ou le nombre des annuités, ajouter, au moment où on la déclare remboursable, un capital immense à la dette en la dénaturant, c'est-à-dire faire la plus funeste de toutes les opérations, et retourner en arrière; en un mot, annuler la consolidation de la dette, se replonger dans le chaos inextricable des remboursements à échéance fixe, pour reculer *au-delà*

*de* 1850 cette économie que l'on recherche avec tant d'ardeur.

En examinant de près le système des annuités, la première réflexion qui s'offre à l'esprit, c'est qu'au moyen des *huit* annuités de 1 fr., la réduction se trouve réellement ajournée à huit années, et même plus loin en cas d'option pour le 3 p. 0/0. Pourquoi ce délai, si l'opération est tellement opportune? Pourquoi la faire, si l'opportunité n'existe pas? On a sans doute en vue d'offrir un avantage aux rentiers, pour les amener à bonne et facile composition, et les habituer à cette privation d'un cinquième de leur revenu. Eh bien, il faut le dire, non pas comme une intention, mais comme un fait, ces annuités sont un leurre, une illusion offerte aux rentiers; elles ne leur rendront aucun bénéfice; elles représenteront uniquement, *pendant huit ans*, la portion d'intérêt que la conversion doit leur enlever, et, au bout de ce temps, la transition sera aussi brusque, aussi peu ménagée, aussi pénible à supporter qu'elle l'eût été dès la première année. Ce système ajourne donc la réalisation de l'opération, il n'offre aucun avantage aux porteurs de rentes, et ne pourrait être ac-

cepté que si la menace du remboursement était sérieuse; comme elle est vaine, il manque complétement son but.

Le tirage au sort des séries ne doit pas être plus favorablement accueilli. Est-ce bien au moment où les jeux et la loterie viennent d'être abolis, qu'il peut être question de les faire revivre pour un sujet aussi grave, d'un intérêt aussi imposant? La fortune des créanciers de l'État sera-t-elle livrée à la merci d'un coup de dés, ou d'un tour de roulette? Indépendamment des reproches qu'il mérite en principe, a-t-on suffisamment envisagé toutes les conséquences de ce tirage. Une fois l'opération commencée, une ou plusieurs séries converties et remboursées, qu'il survienne un orage politique, des circonstances impérieuses nécessitant une interruption (cette prévision n'a rien d'improbable dans le cours de huit années), dans quelle situation respective se trouveraient les rentiers convertis et non convertis? Les premiers auraient éprouvé une perte sur leur capital, ou subi une forte réduction dans leur revenu; les seconds se trouveraient maintenus dans l'intégrité de l'un et de l'autre, et cela

grâce à cette roue de fortune qu'il vous convient de faire mouvoir. La menace du remboursement se prolongerait donc indéfiniment, au risque de comprimer et de déprécier les cours, de paralyser les affaires, de rendre les transmissions de rentes 5 p. 0/0 difficiles et onéreuses. Qu'on y prenne garde, ce n'est pas ainsi qu'il est permis d'entendre la justice et l'égalité devant la loi; et en dehors de cette justice, de cette égalité, qui ne comportent ni préférence ni exception, il faut bien savoir que toute perte subie par des porteurs de rentes serait une odieuse spoliation.

Autre observation : d'après le plan, il ne devrait être tiré qu'une série à la fois, afin de maintenir la sécurité du reste; on conçoit cette prudence; mais enfin la série tombée au sort ne pourrait être convertie ou remboursée le jour même, il y aurait nécessairement un intervalle plus ou moins long après le tirage. Quelle serait pendant ce temps la position des porteurs de cette malencontreuse série? Que feraient-ils, en cas de besoin, d'une valeur ainsi stigmatisée et mise en quelque sorte en quarantaine sur la place? La dépréciation l'aurait bien

vite gagné, et on verrait alors deux cours sur le 5 p. 0/0, sur un même fonds, ayant les mêmes droits, régi par les mêmes conditions. A quelles conséquences bizarres un principe légèrement posé ne conduit-il pas quelquefois!

Enfin, si les annuités ne représentent que le cinquième d'intérêt enlevé aux rentiers par la réduction, elles n'en seraient pas moins, en raison de leur forme et de leur nature, une surcharge pour la place, un aliment de spéculations funestes au crédit, et pour l'État une nouvelle dette que l'on instituerait en dénaturant l'ancienne. Le chiffre en a été porté à une somme énorme, que d'autres ont trouvée fort exagérée, et n'ont évaluée qu'à 208 millions, réduits même à 175 par la défalcation de l'intérêt; prenons ce chiffre, qui s'élèverait beaucoup plus haut, peut-être à 400 millions, si la conversion avait principalement lieu en 3 p. 0/0; toujours est-il qu'il y aurait dette nouvelle à échéance fixe (ce fléau des finances), créée sans profit, sans nécessité aucune, sous une forme insolite, susceptible d'entraîner de grandes complications, et aux exigences de laquelle il faudrait adapter des ressources spéciales.

Ces ressources, on les puise sans façon dans l'amortissement, dont l'ancien ministre lui-même a toujours défendu avec tant de force l'inviolabilité. L'amortissement, si mal compris par ceux qui l'attaquent, cette base de notre crédit, auquel nous devons la prodigieuse prospérité dont nous jouissons, l'amortissement joue vraiment de malheur ; tout le monde veut s'en emparer. Tantôt, c'est au profit de l'impôt du sel, tantôt c'est au profit du droit sur les boissons ; hier c'était en faveur des travaux publics, aujourd'hui c'est pour opérer la conversion. La raison en est facile à deviner ; on l'accuse sans le comprendre, sans en connaître même le mécanisme ; on y trouve un argent tout prêt, qui ne paraît pas avoir de maître, et dont personne n'est directement intéressé à contester l'usurpation ; de là toutes ces tentatives pour en faire la conquête. Il n'y a peut-être pas une attaque contre l'amortissement, qui ne cache un intérêt de spécialité ou une passion à servir.

Ce n'est point ici le moment d'approfondir une telle question, et de démontrer, je ne dis pas l'utilité, mais l'absolue nécessité, pour

notre crédit et notre état politique extérieur, de conserver un amortissement fort et respecté. Je dirai seulement que, quel que soit l'état des opinions à cet égard, ce n'est pas incidemment, et en quelque sorte par surprise, qu'il peut être permis de trancher un sujet aussi important; de détruire, en escomptant l'avenir, une institution qui, depuis vingt ans, se lie aussi intimement à nos progrès; et que, si jamais l'amortissement doit succomber sous d'imprudentes agressions, ce ne peut être qu'après une discussion spéciale et mûrement approfondie.

L'examen du plan présenté par M. Gouin ne serait que la répétition de ce qui vient d'être dit plus haut. Ce plan ne diffère de celui de M. Humann que par le chiffre des annuités qu'il élève à 2 francs, et par le nombre qu'il réduit à six. Du reste, c'est le même projet, établi sur les mêmes bases et méritant les mêmes reproches.

Le gouvernement, qui paraît avoir senti les dangers, l'impossibilité même d'exécution de ces deux systèmes, qui a compris la haute portée de la question à résoudre, et la puissance des intérêts à ménager; le gouvernement a

cherché dans sa circonspection un terme moyen, susceptible de rendre la conversion plus facile, moins pénible, et d'éviter toutes complications. Il a donc annoncé la résolution de ne convertir qu'en 4 et 1/2 p. 0/0 (1). L'intention est bonne, mais cette mesure de juste-milieu ne satisfait à aucune des nécessités du sujet.

Il ne faut pas se bercer de vaines illusions; les rentiers n'accepteront aucune réduction, quelque faible qu'elle soit, si un remboursement *réel* n'est pas là pour les y contraindre. Or, le remboursement général est reconnu impossible, et une division en plusieurs séries, *tirées au sort*, serait un acte antifinancier, violerait expressément, au moins dans ses résultats, l'équité et l'égalité devant la loi. On doit y faire attention, l'État aujourd'hui n'est pas débiteur du capital de sa dette; mais, lorsqu'il aura fixé un délai pour convertir, *sous peine de remboursement*, il faut bien savoir que, le délai passé, s'il vient à interrompre l'opération, (et il peut y être contraint) sans effectuer ce remboursement promis, imposé, il se met morale-

(1) Charte 1830, novembre 1837.

ment en état de suspension de paiements, et la confiance est ébranlée. Ce moyen ne saurait donc être employé, et dès lors les rentiers ne voudront pas plus de 4 et 1/2 que de 4 ou de 3 p. 0/0. D'ailleurs, est-ce bien sérieusement que l'on propose une conversion en 4 et 1/2, en un fonds *au-dessus du pair*, conversible lui-même au premier jour, qui, dans l'hypothèse la plus favorable, ne produirait au trésor qu'une mince économie, et sur le taux de l'intérêt qu'un effet presque insensible? Est-ce bien la peine de créer une perturbation générale, d'infliger la gêne et les privations à de nombreuses familles, d'alarmer des intérêts que la conversion ne peut manquer de remuer profondément, pour arriver à de pareils résultats microscopiques, pour se constituer en état d'injustice vis-à-vis des rentiers, auxquels on doit au moins quelques égards, et à qui l'on imposerait ainsi brutalement une perte sèche d'intérêt, sans la plus légère éventualité de compensation? L'Angleterre n'en a jamais usé de la sorte avec ses rentiers; elle possède à un trop haut degré le sentiment des exigences du crédit, et elle n'entreprend rien sans un but d'utilité manifeste, et

sans ménager soigneusement tous les intérêts.

On a cru répondre à ce reproche, en disant que si la réduction d'un demi pour cent était peu de chose, on serait à même de revenir prochainement à une nouvelle conversion. Quelle singulière manière d'entendre le maniement des finances! quelle ignorance des affaires! On s'imagine donc qu'il n'y a qu'à faire des lois; que le crédit est prêt à se ployer à tous les mouvements qu'elles auront mission de lui imprimer; que l'on peut impunément, reprenant en sous-œuvre une opération tronquée, bouleverser à chaque instant le même fonds, remettre en question la position et la fortune des mêmes rentiers, jeter enfin, sans ménagement, des éléments de troubles dans la société et de défiance dans les transactions? Une masse de rentes comme notre 5 p. 0/0, exerce, par son seul poids, trop d'influence non seulement sur les autres effets publics, mais sur toutes les valeurs en circulation, pour rester sans danger sous le coup d'une suspicion continuelle, d'une menace permanente; et cette épée de Damoclès, toujours prête à l'atteindre, ne tarderait pas à saper dans sa base une pro-

spérité toujours croissante, et à compromettre sérieusement la fortune publique.

La conversion en 4 1/2 p. 0/0 ne peut raisonnablement être adoptée, même avec la condition de ne pas rembourser avant une époque déterminée. C'est une opération insignifiante, une grande perturbation sans résultat; c'est enfin, s'il est permis de le dire dans une matière aussi grave, la montagne qui accouche d'une souris.

En résumé, notre position est entièrement différente de celle de l'Angleterre; son exemple est donc sans application pour nous.

Le remboursement général et simultané est impossible; cette certitude acquise est un obstacle *moral* à toute conversion.

L'obstacle *matériel* se trouve dans la supériorité trop forte du 5 p. 0/0 sur les autres fonds.

Le remboursement partiel au moyen du tirage au sort est également impraticable; il est contraire à l'égalité devant la loi, et de nature à compromettre le crédit public.

Enfin aucuns des moyens indiqués jusqu'ici ne paraissent susceptibles d'être accueillis.

L'appréciation des circonstances où la France se trouve en ce moment achèvera de former notre conviction.

LA MESURE EST-ELLE OPPORTUNE?

Que penserait-on dans la vie privée, d'un débiteur qui choisirait le moment où ses affaires ne seraient pas dans un équilibre parfait, pour imposer des conditions à ses créanciers, en leur présentant l'alternative d'un remboursement impossible? A coup sûr on ne manquerait pas de se récrier, on ne tarirait pas sur les singulières préoccupations d'un pareil homme.

Tel est cependant le spectacle que nous a offert en 1836, la discussion sur la conversion du 5 p. 0/0.

«Vous le voyez, disait-on, notre état habituel
» et permanent est d'être annuellement en dé-
» ficit de 15 ou 20 millions. Cette situation dif-
» ficile n'appelle-t-elle pas de la manière la plus
» sérieuse toute votre attention, et si le rem-
» boursement de votre dette doit mettre annuel-
» lement à votre disposition de 20 à 25 millions,
» n'est-on pas fondé à dire qu'il y a nécessité,

» vu l'état de nos finances, à réaliser le plus
» promptement possible cette grande opération?
» La réduction de la rente est indispensable,
» ajoutait-on ailleurs, parce que le revenu de
» l'État ne suffit plus à ses besoins. Pour y obvier,
» il faut de deux choses l'une, ou une augmen-
» tation d'impôts, ou l'économie que produirait
» l'abaissement de la dette (1). »

Tout cela est fort bien ; on signale l'existence d'un déficit annuel, on résiste à l'établissement toujours délicat de nouveaux impôts; on préfère entrer dans une voie d'économie, et la réduction de la dette se trouve présentée en première ligne ; rien de mieux jusque là ; mais n'est-ce pas précisément l'exemple de ce débiteur dont il a été parlé plus haut? Vouloir économiser en diminuant sa dette ne suffit pas, il faut encore être en mesure de faire bonne contenance à tout événement. Or, le meilleur moyen de ne pas réussir dans une pareille entreprise, c'est d'en proclamer à l'avance la nécessité.

On impose des conditions à ses créanciers, quand on est dans l'abondance, quand on peut

(1) Séances des 4 et 5 février 1836.

leur dire : Mes recettes excèdent mes dépenses, j'ai une réserve considérable à ma disposition ; je ne veux plus subir de lois trop dures : je consens à conserver vos capitaux, mais à condition que vous en baisserez l'intérêt ; si vous refusez, je vous rembourse, les écus sont là.

Personne ne doutera certainement de l'efficacité d'un pareil langage, et cependant n'est-il pas la contre-partie exacte de celui qu'ont tenu les partisans de la conversion pour faire prévaloir leur système ?

Il faut bien se pénétrer de cette vérité, qu'une réduction de la dette est un fait de prospérité, et non de déficit. C'est le trop plein, ce n'est pas la disette, qui peuvent justifier l'opération. Si vos dépenses outre-passent vos recettes, si vos finances éprouvent quelque embarras, si les affaires sont en souffrance, subissez la loi, attendez, en les préparant, des temps meilleurs, et n'en reculez pas indéfiniment l'approche par une précipitation inexcusable ; car la rigueur de cette proposition est invincible : il y a déficit, donc il n'y a pas lieu à réduction.

Les mesures de finances ne peuvent être le produit du caprice ou de l'engouement ; l'ar-

gent est le compagnon fidèle du calcul prudent, de la confiance, du crédit ; tout cela ne s'emporte pas d'assaut, comme les remparts d'une ville. Voyez l'exemple du président Jackson, en Amérique : il a voulu faire de la prospérité le sabre à la main ; ses intentions étaient bonnes assurément, peut-être même son plan n'était-il pas dénué d'une certaine raison, puisqu'il se rattachait à la politique intérieure du gouvernement ; mais il a eu le tort immense de vouloir l'établir de vive force dans les vingt-quatre heures, comme un général vainqueur qui dicte une capitulation. Une crise épouvantable en a été la suite immédiate ; elle est venue dévorer les richesses de son pays, rompre les relations, bouleverser les fortunes, anéantir, pour long-temps peut-être, le crédit et la confiance.

Cette crise a traversé les mers, menaçant l'Europe ; elle a lutté corps à corps avec une nation puissante, dans l'essor de son industrie, et lui a laissé de déplorables traces de son passage. Si la France a été plus ménagée, elle le doit à la médiocre extension de ses affaires ; mais elle a vu cependant ses transactions embarrassées et

ralenties, son commerce en souffrance, ses fabriques condamnées à l'inertie. Enthousiastes de la conversion, quelle eût été la destinée de notre pays, si, l'an dernier, on eût inconsidérément cédé à votre entraînement? « Tout était » en voie de progrès, disiez-vous; l'époque était » favorable; on pouvait invariablement compter » sur l'avenir. » Et, dans le moment où vous parliez, la tempête grondait au loin; elle arrivait terrible, et devenait peut-être un élément de destruction pour le crédit, si nos finances, sur la foi de vos vaines promesses, eussent été engagées dans votre gigantesque opération. Calculez la portée des conséquences désastreuses que vous auriez été les premiers à déplorer, et tirez-en cet enseignement que les questions financières doivent toujours rester dans une atmosphère inaccessible aux passions.

Les circonstances sont-elles aujourd'hui assez favorables, pour permettre la réalisation certaine et sans danger d'un remboursement comme celui de la rente 5 p. 0/0? Je ne saurais le reconnaître; mais il est vrai que le trésor est en ce moment dans l'abondance. Les partisans de la conversion, après avoir sollicité cette me-

sure, il y a deux ans, *au nom du déficit*, vont-ils la réclamer aujourd'hui, *en* raison de l'abondance? Le fait paraîtrait singulier, et néanmoins ce dernier motif serait plus raisonnable que l'autre. Toutefois il faut rechercher de quelle nature est cette prospérité actuelle du trésor, si elle n'est pas transitoire, et plutôt superficielle que fondée. Or, elle se compose des 50 ou 60 millions d'amortissement afférents au 5 p. 0/0 et aux autres rentes au-dessus du pair, des versements de la caisse d'épargne, s'élevant à environ 100 millions, et du produit des bons royaux. Est-ce bien uniquement sur des fonds de cette nature qu'il est permis de compter pour entreprendre une opération aussi lourde, aussi compliquée que celle de la réduction? L'amortissement n'a-t-il pas une destination spéciale, quoique suspendue en ce moment, et le moindre événement imprévu, rejetant la rente au-dessous du pair, ne peut-il lui restituer son action? Cet argent est-il donc véritablement disponible, est-il devenu la propriété du trésor, de manière à pouvoir être employé sans restrictions? Non, *il séjourne* dans sa caisse comme un dépôt sacré, dont la dis-

position est faite à l'avance, et ne saurait légalement être détournée.

Le produit des caisses d'épargne est également un argent *confié* au trésor; il lui est loisible d'en faire ressource à la vérité, mais ressource momentanée, à courte échéance. Il n'est pas déraisonnable de prévoir une circonstance fortuite qui, par panique ou par toute autre cause, porterait les possesseurs de livrets de la caisse d'épargne à se présenter brusquement pour retirer leurs capitaux. Cette demande, dans un temps de prospérité, sera toujours insignifiante, et le trésor pourra facilement y satisfaire par le secours des bons royaux. Mais le produit des bons royaux eux-mêmes n'est pas un *avoir*, c'est une dette flottante, à échéance fixe. Et s'il existe des embarras, si, après s'être embarqué dans la conversion, une difficulté extérieure se manifeste, comment le Trésor sera-t-il en mesure de faire face à tous les besoins? comment pourra-t-il donner suite à la conversion, s'il doit restituer le fonds d'amortissement et l'argent de la caisse d'épargne? comment les restituera-t-il, s'il les a d'avance engagés dans le remboursement? On le voit, le trésor

est riche en ce moment, mais riche de l'argent qui ne lui appartient pas, et qui peut lui échapper à chaque instant.

Sans doute la crise s'est adoucie, les affaires deviennent plus faciles, nous marchons vers une amélioration soutenue ; mais, si le mal est très atténué, il n'est pas complétement guéri. Le Trésor peut être dans l'aisance, il peut avoir même des écus sans emploi, et cependant on se tromperait étrangement si l'on voulait, sur une prospérité aussi éphémère, juger de l'état réel du pays. L'incertitude des esprits, le manque de confiance dans les placements, ont pu faire affluer vers un point central les capitaux oisifs, et créer la surabondance actuelle du Trésor; mais il n'en est pas moins vrai que les valeurs n'ont pas retrouvé leur mouvement d'ascension, que les transactions n'ont pas repris cette activité, cette vigueur qui dénotent seules la réalité et la généralité d'une situation prospère, sans lesquelles il sera toujours imprudent de tenter l'accomplissement d'une grande mesure.

L'Angleterre, de son côté, frappée bien plus fortement que la France par la crise commerciale, n'est pas encore complètement remise de

ses efforts; elle a bien des plaies encore à cicatriser. Si la banque a baissé le prix de ses escomptes, elle n'a pas jusqu'à présent rétabli son ancien taux. L'Amérique, cause et victime première du désastre, commence à peine à respirer à la suite d'un choc aussi terrible; partout enfin on se trouve au *lendemain* de grandes souffrances. Et nous irions, faibles encore que nous sommes, nous lancer dans une entreprise colossale, qui demande toutes les forces de la plus éclatante prospérité, et, par une impatience injustifiable, lorsque tout se prépare à grandir autour de nous, compromettre un si bel avenir dans les chances plus qu'équivoques d'une conversion! A Dieu ne plaise qu'il en soit ainsi! ce serait faire trop beau jeu à nos ennemis.

Les finances et le crédit d'un grand empire sont l'arme la plus puissante de sa politique. C'est dans le crédit public que se trouvent les moyens de défendre l'indépendance nationale, de maintenir à l'intérieur l'ordre, la liberté, le bien être. Tout ce qui paraîtrait de nature à y porter atteinte, à en embarrasser les ressorts, à en gêner le développement, sera toujours soigneusement écarté par un gouvernement

jaloux de ne pas s'abandonner en aveugle à la merci des événements. La France, il ne faut pas l'oublier, n'a pas encore pu se faire pardonner par les puissances du Nord, sa révolution de Juillet. Elles l'eussent écrasée à sa naissance si, instruites par l'expérience du passé, elles n'avaient redouté les funestes conséquences d'une agression contre un peuple ardent, naturellement guerrier, présentant une masse compacte, et en possession de grandes ressources. Elles ont dû se résigner à l'existence d'une forme de gouvernement qui leur est antipathique, bien décidées cependant à saisir la première occasion, à profiter du premier signe de faiblesse que notre imprudence pourrait leur offrir. Depuis sept ans, de mesquines bouderies, de ridicules bravades n'ont cessé de constater cette impuissance et cette mauvaise volonté.

Mais faites cesser cette crainte salutaire, qui les a retenues jusqu'ici ; embarrassez vos finances dans des opérations mal conçues, ou compromettant l'avenir du crédit, et vous les verrez bientôt venir vous demander compte de la peur que vous inspirez, et disperser en lambeaux votre indépendance et vos libertés. Qu'on

ne dise pas que j'exagère à dessein ces dangers, que j'évoque des fantômes menaçants pour le seul désir de les combattre; non, je laisse parler l'histoire de tous les temps et de tous les peuples. Autant que personne je crois en la fortune de la France, j'ai confiance dans le courage et l'énergie de ses enfants; autant que personne, je veux la voir grande et fière, honorée de ses alliés, redoutée de ses ennemis; c'est précisément pour cela qu'il ne faut pas gaspiller ni jeter au vent les éléments de sa puissance; c'est pour cela que je me crois autorisé à vous dire : On vous respecte, parce que l'on vous sait forts; devenez faibles, dissipez ou engagez mal à propos vos ressources, et l'on en profitera pour vous écraser.

Notre belle France a mieux à faire qu'à donner cette joie à ses envieux. Plusieurs exemples récents en témoignent, l'horizon politique n'est pas assez dégagé de nuages pour lui permettre de s'enfoncer dans des projets douteux, qui occuperaient exclusivement son action. La plus brillante prospérité, une attitude noble et digne lui appartiendront toujours, lorsqu'oubliant ses querelles intestines, elle saura concentrer toutes

ses forces sur des améliorations d'un intérêt vraiment national. Ses finances, qui suffisent à ses besoins pour la paix, réclament impérieusement un complément pour l'état de guerre; car la guerre est un des éléments obligés de toute société constituée, et doit entrer dans toutes les prévisions. Or, notre système actuel n'est pas en état de satisfaire aux exigences de la guerre, qui bientôt en aurait distendu tous les ressorts. Il faut se presser de le renforcer; c'est là un point capital digne des méditations de l'homme d'État, et d'où peuvent dépendre un jour le bonheur et l'indépendance du pays. Au lieu de se fatiguer à la recherche d'économies, nécessairement peu importantes; au lieu de se perdre en déclamations injustes et souvent absurdes contre l'amortissement, et de vouloir lui ouvrir les entrailles pour en extraire des trésors bientôt dissipés, il faut en comprendre la puissance, en mieux régulariser l'action, et, au moyen des appuis qu'on lui trouvera dans les divers rouages de la fortune publique, en faire le levier qui doit soulever le monde financier. J'aurai sans doute occasion plus tard de m'expliquer sur cette importante question.

L'agriculture, le commerce, l'industrie réclament une vaste application de travaux publics, qui doivent leur donner une vie nouvelle. Nos communications sont insuffisantes; la vicinalité, ce premier principe de toute sociabilité, de toute consommation, n'existe pas; nos fleuves et nos rivières s'engravent, nos ports menacent d'être bientôt encombrés, et au lieu de tourner toutes nos pensées vers ces grands besoins, de chercher le remède à ce fantôme de déficit qui nous effraie dans l'augmentation de nos recettes, dans le développement de toutes les voies de prospérité, nous descendons de la hauteur de ces vues à d'étroites combinaisons, nous songeons à dépenser dans l'emploi de moyens, au moins incertains, les véritables forces vitales de la France. Nous le pouvons, au risque de compromettre la fortune publique, et de la sacrifier aux plus mesquines considérations.

L'application d'un système de conversion est repoussée aujourd'hui par la plus vulgaire prudence, par l'intérêt bien entendu du pays. Ce n'est pas au moment où la péninsule espagnole est en proie à toutes les horreurs de la guerre

civile, où notre intervention, demandée et refusée plusieurs fois, peut devenir un acte forcé, obligatoire, indépendant de toutes les volontés; ce n'est pas au moment où la Belgique peut à chaque instant réclamer nos secours, où le Levant appelle sérieusement notre attention, où nos relations avec le Nord sont peu amicales, qu'un gouvernement, sorti d'une révolution encore récente, doit volontairement s'imposer les embarras et les dangers d'une telle entreprise. Que la tactique des partis s'en empare, je le conçois, il faut bien que les partis vivent; mais les masses intelligentes, étrangères aux passions, doivent s'éloigner, quant à présent au moins, d'une mesure légale sans doute, que l'on pourrait rigoureusement appliquer, si elle n'était toujours dangereuse, et, dans notre situation intérieure et extérieure, d'une inopportunité incontestable.

## QUELLE DOIT ÊTRE LA SOLUTION ?

Si j'ai réussi à démontrer que le remboursement, fondé sur une légalité rigoureuse, n'est ni utile en principe, ni praticable comme on

l'entend, ni opportun, il semble qu'il n'y ait plus rien à dire, et qu'il doive suffire d'en abandonner le projet. Je ne crois pas cependant avoir complétement rempli la tâche que je me suis imposée.

En effet, la situation n'est pas ce qu'elle était avant l'annonce du remboursement. Tant que cette question restait en dehors du pays légal, qu'elle était un simple objet de conversation privée et de crainte lointaine, que les transactions n'en étaient pas sérieusement affectées, le gouvernement n'était point obligé d'intervenir et de prendre une détermination. Mais aujourd'hui que les inquiétudes les plus vives ont été éveillées, que des intérêts importants se sont alarmés, que la France entière est dans l'attente d'une grande décision, il y a véritablement péril en la demeure, et on ne pourrait sans injustice et sans inconvénients, prolonger indéfiniment un état de choses aussi précaire. Cette menace toujours incessante du remboursement, qui depuis dix ans a rendu le crédit public stationnaire en France, ne paralyse pas seulement le 5 p. 0/0, lequel pèse à son tour sur les fonds inférieurs dont il arrête l'essor, il

en résulte encore un refoulement, une dépréciation, sur les autres valeurs. Tout se tient et s'enchaîne dans l'ordre social ; il existe entre les divers éléments constitutifs de la fortune d'un pays, une solidarité telle, que si une circonstance grave vient à altérer la confiance et à déprimer une ou plusieurs valeurs, toutes les autres en reçoivent immédiatement le contrecoup ; les bourses se resserrent, le mouvement de circulation est ralenti. A plus forte raison doit-il en être ainsi, quand cette cause de dépréciation se trouve agir directement sur une masse d'effets d'un capital de plus de 5 milliards, servant de régulateur à la fortune publique.

Depuis l'annonce si intempestive du remboursement, nos fonds subissent une influence de baisse dont on ne saurait calculer la portée ; les transactions sont refroidies ; les valeurs industrielles elles-mêmes, si animées naguère, si recherchées par la spéculation, restent sans preneurs ; l'inquiétude et l'indécision sont partout. Perpétuer cet état de choses serait attaquer la prospérité dans sa base ; essayer d'en sortir par un ajournement pur et simple, serait con-

server un germe de perturbation que le temps développerait de plus en plus, et rendrait l'opération plus difficile d'exécution, sinon impossible, plus lourde pour la place, plus onéreuse pour l'État et pour les rentiers. Enfin la surabondance actuelle du trésor, maintenue avec soin dans la prévision d'un emploi nécessaire au remboursement, exige une prompte décision, sous peine de voir une masse importante demeurer indéfiniment improductive, et amener en s'accumulant, un encombrement nuisible à la circulation et au service actif des capitaux.

Il y a donc nécessité, urgence dans l'intérêt général, de prendre un parti définitif.

Si l'amortissement n'eût pas été aussi mal compris, si on en eût étudié avec plus de soin les ressorts et la portée, jamais on n'eût conçu la pensée des lois du 1er mai 1825 et du 10 juin 1833, qui interdisent l'action de l'amortissement sur les fonds *au-dessus du pair*. Depuis cette époque, nous avons un amortissement qui n'agit plus sur la majeure partie de notre dette; à quoi sert-il? et si on le détruit, et que la rente vienne à baisser, que nous ayons des emprunts à contracter, qui les facilitera, qui les rendra

moins onéreux en les rachetant à bas prix, qui soutiendra le cours des effets publics ?

De quel droit d'ailleurs les a-t-on privés de cette action salutaire ? où l'a-t-on trouvé ce droit, je ne dis pas écrit, formulé, mais simplement indiqué ? On a craint que l'État, débiteur seulement de 100 francs par 5 francs de rente, ne fût lésé en rachetant au dessus du pair ; cette crainte est sans fondement. L'amortissement, il est vrai, en agissant au-dessus du pair, paye au-delà du capital dû par l'État, mais qu'importe ? c'est de la rente seule que l'État est débiteur ; si le rachat se fait à un prix élevé, n'est-il pas dédommagé et bien au-delà d'une perte, légère après tout, par le mouvement de prospérité qui suit l'élévation de la rente, par la baisse du taux de l'intérêt, par tous les avantages et droits indirects qui en sont la conséquence. Lorsque le capital d'une dette s'élève et que l'intérêt diminue, peut-on douter qu'il y ait accroissement de bien-être général et bénéfice véritable en faveur du fisc ?

Admirons, en outre, la capacité arithmétique de ces zélés défenseurs du Trésor : ils interdisent le rachat du 5 p. 0/0 à 101, et permet-

tent celui du 3 p. 0/0 à 90, 95, 99; de telle sorte que 3,000 fr. de rentes, qui, rachetées au cours actuel, auraient coûté, en 5 p. 0/0, 64,110 fr. (trois mois de coupon défalqués), reviennent, en 3 p. 0/0, à 79,300 fr., et laissent une différence de 15,190 fr. à la charge de l'État: 15,190 fr. sur 64,110 fr. de capital, près du quart de la somme totale. De quelles étranges préoccupations ne subit-on pas quelquefois l'empire!

Si donc, repoussant ces imprudentes lois de 1825 et 1833, on eût laissé à l'amortissement toute liberté d'action sur les fonds même au-dessus du pair, et qu'on se fût abstenu de prononcer cette menace de remboursement, le 5 p. 0/0 serait maintenant au-delà de 125, à l'intérêt de 4 p. 0/0 au plus, et le 3 p. 0/0 serait à 90, produisant 3 1/3.

Par ce seul fait, tous les avantages que l'on se promet du loyer des capitaux à bas prix, étaient obtenus; la baisse du taux de l'intérêt, but principal du remboursement, était réalisée; le Trésor perdait, sans doute, le bénéfice immédiat de ces quelques millions dont on est si désireux de le doter; mais il trouvait une ample

compensation dans la plus-value des contributions indirectes et des mutations, favorisée par le redoublement d'activité imprimé aux affaires et à la consommation.

Qu'on se reporte au mois de floréal an x, lorsque le premier consul ne craignit pas de rétablir un intérêt de 5 *p.* o/o *exactement payé*, que l'on n'espérait plus, sur une rente dont le capital se vendait *huit* francs à la Bourse; qu'on suppute les avantages et les conséquences de cette mesure hardie, et l'on verra ce qu'une rigoureuse fidélité aux engagements, des sacrifices faits à propos rapportent au trésor public, et valent pour la prospérité d'un pays à l'intérieur, comme pour son influence au dehors.

Si enfin, dans une telle situation, la conversion devait être tentée, elle devenait du moins possible par la certitude de l'accomplissement des emprunts nécessaires pour l'effectuer, par la réalité de la menace du remboursement, et aussi par l'exiguïté du sacrifice à exiger des rentiers sur l'intérêt. Voilà ce qu'il était permis d'espérer d'une position bien ménagée, et ce qu'une précipitation peu clairvoyante est venue

détruire. On s'est donné bien du mal depuis quelques années, pour s'éloigner du but auquel on voulait parvenir.

Quoi qu'il en soit, la nécessité de prendre un parti est incontestable ; le plus naturel, le plus efficace, le plus *financier*, c'est de reconnaître la faute faite, d'abroger de mauvaises lois qui paralysent l'élan du crédit, de réintégrer l'amortissement dans la plénitude de ses droits, et de renoncer à tout projet de remboursement ou de conversion. Alors les inquiétudes cessent, le crédit est raffermi, les diverses valeurs retrouvent la faveur du public ; les fonds, et notamment le 5 p. o/o, s'élèvent rapidement ; la baisse de l'intérêt en est la conséquence (baisse durable, parce qu'elle serait amenée naturellement), et tous les avantages de la conversion sont obtenus ; ils sont obtenus sans secousse, sans tiraillement, sans sacrifice pour personne ; la prospérité générale en fait seule les frais. Le Trésor retrouve, et au-delà, sur les impôts indirects, tout ce qu'il a payé au-dessus du pair ; et pour des emprunts nouveaux, cette manière large et loyale de procéder lui permettra de les contracter à des conditions meilleures, qui lui

produiront dans une proportion beaucoup plus forte.

S'il est objecté que le non-remboursement et le jeu de l'amortissement élèveraient le 5 p. 0/0 à un taux exorbitant et préjudiciable aux intérêts de l'État ; que d'ailleurs, pour racheter, il faut trouver des vendeurs, et qu'ainsi l'extinction pourrait ne jamais avoir lieu, il serait facile de répondre qu'on trouve toujours des vendeurs ; que le prix fait tout, et que ce prix aura nécessairement pour limite le taux d'intérêt présenté par les autres fonds, puisqu'il est évident que si le 5 p. 0/0 pouvait s'élever outre mesure, à 200 francs par exemple, il ne présenterait plus que 2 et 1/2 d'intérêt, c'est-à-dire un revenu moindre que les autres valeurs, et serait bien vite déprimé par l'abandon des rentiers, qui donnent toujours la préférence aux meilleurs placements ; autrement, ces valeurs s'élèveraient dans la proportion, et l'État y gagnerait encore. Ainsi, le remède se trouverait dans la trop forte élévation même ; il n'est pas permis de le révoquer en doute, et l'entêtement et le mauvais vouloir, si on les redoutait, seraient passagers comme les personnes.

De cette manière, l'extinction complète et insensible du 5 p. 0/0 aurait donc invariablement lieu dans un temps donné, selon la pensée primitive qui a présidé à la création des rentes perpétuelles. Ainsi se trouverait résolue la question si épineuse du remboursement et de la baisse de l'intérêt, et cette solution serait obtenue, comme il vient d'être dit, par un moyen doux, facile d'exécution, sans ébranlement, sans perte pour les rentiers ni pour le public, et au grand avantage du Trésor.

Au moment où j'écrivais ces dernières lignes, M. le ministre des finances présentait à la Chambre des députés le budget de 1839, et annonçait que le remboursement, désormais reconnu en principe, était un devoir imposé au gouvernement, dès que les circonstances le permettraient; cette déclaration modifie l'état de la question. Si le gouvernement a définitivement pris son parti; s'il est décidé à faire un *essai*, on doit penser que, sans avoir égard aux projets déjà présentés, dont les dangers sont incontestables, il est plus ou moins fixé sur le moyen convenable à employer. En effet, le prin-

cipe que je conteste une fois admis, il est possible de concevoir un mode plus simple, plus facile, présentant un bénéfice plus important que les plans proposés jusqu'ici, et atténuant le sacrifice imposé aux rentiers; mais je n'en persiste pas moins à maintenir que, dans notre position et avec nos ressources actuelles, le remboursement et la conversion sont une opération mauvaise dans leur essence et dans leur application. Le délai obligé dont a parlé M. le ministre des finances, permet encore d'espérer que, mieux éclairé par le temps et par les discussions qui vont s'ouvrir, le gouvernement et l'opinion repousseront une mesure qui ne vaudra jamais les embarras qu'elle aura causés; et rentrant, par l'abrogation des lois qui s'en écartent, dans la voie des saines doctrines financières, placeront la France au niveau de la nation la plus avancée en prospérité matérielle et en crédit public.

FIN.

## ERRATUM.

Page 13, ligne 24, *au lieu de* 1835, *lisez* 1825.

2

# ERREURS
# FINANCIÈRES
## DÉVOILÉES,

QU'IL IMPORTE DE DÉTRUIRE POUR VOIR CLAIR DANS LA QUESTION

de la

# CONVERSION DES RENTES;

PAR P. C. L. VAUTRO,

EN OPPOSITION

AVEC M. JULES OUVRARD FILS.

PARIS. — 1838.

IMPRIMERIE DE L.-B. THOMASSIN ET COMPAGNIE,

RUE DES BONS-ENFANTS, 34

# AVANT-PROPOS.

---

## PRÉSERVATIF

CONTRE LES IDÉES QUI S'OPPOSENT A LA CONVERSION DES RENTES.

Nous ne jetons pas nos calculs au hasard. Le résultat d'études constantes pendant près de trente ans sur les finances; nos longues méditations sur les lieux où le doge Michel II créa la première banque; à Naples, où l'esprit de spéculation, où l'heureuse application de l'économie politique les rendit si actives; à Londres, cette terre classique des finances; à Bruxelles, à Anvers, où les germes de la Hollande ont rompu le commerce au grandiose; à Madrid, où cette vieille réputation, si méritée d'ailleurs, de probité castillane, s'accommoderait bien mieux des principes austères de Saavédra (1), que des déplorables oscillations de cer-

(1) Quand bien même un État devrait périr, il ne faudrait pas le sauver aux dépens de sa réputation, car il ne saurait exister sans elle.

DIEGO DE SAAVÉDRA. — EMPRESAS.

tains financiers; et surtout à Paris, où la spirituelle légèreté même du caractère, fait embrasser à la fois l'ensemble et tous les détails des opérations les plus vastes; ce genre d'instruction pratique, guidée par les éternelles vérités des *sciences exactes*, nous conduit, non à trouver *une combinaison*, — c'eût été faire comme tant d'autres, — mais à les passer toutes en revue, à les ranger par ordre et par classes, à en *pondérer* les avantages respectifs, et à asseoir notre *opinion fondée* sur celle de toutes les combinaisons possibles, qui offre le plus de chances de succès.

Peut-être faudrait-il écrire un volume d'idées financières sur la *conversion;* mais une page suffit pour en montrer les résultats et pour faire désirer, nous l'espérons, les développements et les détails.

Voici, dans tous les cas, les bases de notre plan :

Dans la seule conversion du *cinq pour cent.*

1° L'*État* économiserait plus de 40 millions *par an* sur l'amortissement, tout en en établissant un d'une grande puissance;

2° L'*État* économiserait 20 millions de francs de rente annuelle, qui lui représenteraient plus de 530 millions, réalisables *de suite;*

3° L'*État* aurait donc *un avantage effectif* de plus d'*un milliard et demi.*

*Indépendamment de cela,* LE RENTIER RECEVRAIT, en échange de son 5 pour 100, un fonds qui lui repré-

senterait *tout d'abord* du 3 pour 100 à 80, et ensuite *des annuités:* SAVOIR:

1° *Pendant les deux premières années*, l'annuité serait de *un franc* pour 3 fr. de rente, ce qui rendrait le 3 pour 100 du 4 pour 100 à 80, soit du 3 pour 100 à 60, soit du 5 pour cent à 100. Ainsi, le 5 pour 100, qui est à 110, et qui représente 4 francs 54 centimes d'*intérêt effectif* et 100 francs de capital, serait converti en 3 pour 100, donnant 5 francs d'*intérêt effectif* et représentant 166 francs deux tiers de capital. —*Bénéfice*: 46 centimes sur la rente effective, et 66 deux tiers pour 100 du capital;

2° *Pendant les deux années suivantes*, l'annuité ne serait plus que de 50 centimes pour 3 francs de rente, ce qui porterait le 3 pour 100 à 68 $\frac{1}{2}$, et l'intérêt effectif à 4 francs 38 centimes. — *Perte* de 16 centimes sur l'*intérêt effectif* du 5 pour 100 actuel, mais *bénéfice* de 46 pour 100 sur *le capital;*

3° *Pendant les quatre années suivantes*, l'annuité ne serait plus que de 25 centimes pour 3 francs de rente, ce qui porterait le 3 pour 100 à 73 francs 85 centimes. —*Perte* de 40 centimes sur l'intérêt effectif, mais *bénéfice* de 36 pour 100 sur *le capital;*

4° *Pendant les huit années suivantes*, l'annuité ne serait plus que de 12 centimes et demi pour 3 francs, ce qui porterait le 3 pour 100 à 76 francs 92 centimes.— *Perte* de l'*intérêt effectif*, du 5 actuel, de 56 centimes, mais *bénéfice* sur le capital de 30 pour 100.

Et, comme l'*intérêt effectif* du 5 pour 100 devrait toujours diminuer par l'élévation du cours, sans la conversion, il s'ensuit que *la conversion* ne produirait aux rentiers que de *purs bénéfices*, dans une pente bien douce à parcourir, pendant 16 ans, pour les placer dans la position des porteurs du 3 pour 100 actuel, *en tout désespoir de cause.*

Le plan renferme aussi des conditions pour préserver le 3 pour 100, le 4 pour 100 et le 4 et demi pour 100 actuels de dépréciation dans leurs cours respectifs.

Nous attendons avec confiance le jugement du public et la rétractation de M. *Jules* Ouvrard fils, s'il trouve sans réplique les raisonnements qui suivent.

## CHAPITRE PREMIER.

### Difficulté de suivre un système d'attaque pour combattre les erreurs financières

Nous empruntons à M. *Jules Ouvrard fils*, celui de nos adversaires dans la question dont les opinions financières semblent les plus prononcées, le passage suivant de sa brochure *du Remboursement et de la Conversion de la rente* 5 *pour* 100, savoir :

« Le public a-t-il étudié la matière ; peut-il avoir « des idées faites sur l'utilité, sur les moyens d'exé- « cution, sur la possibilité même d'une conversion « de rentes ? »

En notre qualité de faible et modeste partie de ce public, qui est censé *ne pas avoir étudié la matière*, nous éprouvons la nécessité de répondre :

Que, pour attaquer de front les nombreuses erreurs dont fourmillent une infinité de brochures, nombre d'écrits et beaucoup de prétentions *contre la conversion des rentes de l'État*, nous étions au désespoir de ne pas trouver réunies les opinions de ceux qui, selon nous, sont complétement dans l'erreur à l'égard de cette mesure.

Que, sous ce rapport, bien que redoutant beaucoup d'avoir à lutter contre le talent et contre l'habileté d'un adversaire formidable, la publication de la brochure de M. *Jules Ouvrard fils* a été considéré par nous comme une bonne fortune.

Ce n'est pas, qu'en principes financiers, nous ne partagions pas souvent les mêmes opinions; c'est que leur application, faite par nos adversaires, nous semble fausse et hasardée.

Dans tous les cas, nous regrettons d'avoir à adjoindre à *M. Ouvrard*, qui a totalement abandonné la question des chiffres, ceux des partisans de la conversion qui en ont traité avec plus ou moins de succès. Nous aurions préféré nous rapporter à un seul centre d'unité.

Nous suivrons cependant M. Ouvrard dans l'ordre de ses idées.

## CHAPITRE II.

### De la légalité de la conversion

Cette distinction, si juste que fait *M. Ouvrard*, du *remboursement* et de la *conversion* nous conduit à pousser plus loin ses arguments, et nous dirons :

Si *le remboursement* n'est pas possible, ou si, dans sa *possibilité*, il est des motifs graves qui s'y opposent, pourquoi s'occuperait-on de la légalité de cette mesure?

Si *la conversion*, dégagée du *remboursement*, n'est plus que *facultative* et purement *facultative*, qu'aurait-elle de commun avec la *légalité* qu'on aurait intérêt à invoquer pour le remboursement?

On prétendra que c'est *trancher* la question au lieu de la résoudre, et nous demanderons toujours : puisque le remboursement en masse est impossible, la question, où est-elle, s'il s'agit de *réalités*?

Le *remboursement* par tirages serait une *réalité* relative; mais de quel droit infligerait-on le tirage *du malheur*, quand on vient d'abolir celui de *la fortune?* Ce serait exhumer *la loterie* sous de très-fâcheux auspices.

## CHAPITRE III.

### De l'utilité de la conversion.

On prétend que, sous le rapport de l'économie, *la conversion* ne mériterait pas les honneurs d'une longue discussion.

On ne conçoit pas un pareil dédain, si orgueilleusement généreux d'une *économie* de plus de 20 millions de francs de rente. Notez bien qu'on refuse de payer 40 millions de dettes sacrées, pour *arriéré de la Légion-d'Honneur;* que, s'il fallait voter une ligne de chemin de fer, le moindre dégrèvement de l'impôt sur le sel, ou la dépense la plus utile, la plus indispensable et la plus juste, on ne manquerait pas d'en appeler aux principes d'ordre et d'économie parcimonieuse; qu'on repousserait d'un esprit d'égoïsme, en présence de l'abandon et du malheur, les *finances sentimentales.*

Il faut opter entre ces deux opinions :

OU LA RENTE DE PLUS DE 20 MILLIONS DE FRANCS, QUI, EN 3 POUR 100 A 80, REPRÉSENTE 533 MILLIONS DE CAPITAL, ET LA SUPPRESSION, EN SUS, DE 40 MILLIONS SUR L'AMORTISSEMENT, REPRÉSENTANT PLUS D'UN MILLIARD, EN TOUT 1600

**MILLIONS DE FRANCS, DOIVENT ÊTRE RÉPUTÉES UNE** ***économie signifiante*** **; OU LES DÉPENSES, TELLES QUE** ***l'arriéré de la Légion-d'Honneur*****, NE DOIVENT PAS ÊTRE AJOURNÉES SOUS LE PRÉTEXTE D'ÉCONOMIE.**

Quant aux calculs qui représentent l'économie de 17 millions comme 3 francs 20 cent. par cote électorale de 200 francs, si on les rapporte à 60 millions de francs, y compris les 40 millions de l'amortissement, ils deviennent 11 francs 30 cent. à l'égard de 200 fr., c'est-à-dire près de 6 pour 0/0 de la somme imposée; or, comme il sera sans doute permis d'alléger le fardeau des classes malheureuses, si, dans le chiffre des impositions, elles représentent *le dixième*, cette classe pourrait, par le seul effet de l'économie, voir augmenter sa fortune de 113 francs par an sur 200 francs d'impositions, CE QUI SERAIT ÉNORME ET UNE PROVIDENCE POUR ELLE *et non une économie à dédaigner!*

Nous arrivons à *la baisse de l'intérêt de l'argent*, et nous prenons acte qu'on la déclare *salutaire*. Il faut bien quelquefois être d'accord avec les plus respectables autorités de la science.

S'il est vrai, comme on le dit, que la rente soit devenue le moteur principal, le véritable *régulateur* de l'intérêt, comment ceux qui proclament ce principe se refusent-ils à l'évidence du *fait matériel* du bas intérêt de l'argent, en voyant le 3 pour 0/0 à 80, qui donne 3 = 3/4 pour 0/0 seulement?

Ils objectent que le 5 pour 0/0 n'est qu'à 110, tout en sachant que, sans la crainte du *remboursement*, il s'élè-

verait à 120, à 125 et au-delà, en tant que les habitudes du public pourraient se faire à ne pas considérer le nombre 100 comme *limite*.

Par une singulière appréhension on demande si le *remboursement* ou la *conversion* sont destinés à doter la France du grand bienfait de la baisse du taux de l'intérêt? Et on nous dit qu'ils agiraient en sens inverse du but auquel on aspire.

On a oublié de le prouver, *sans doute par de très-bonnes raisons*, mais on nous apprend que ce n'est pas à coups de hache que l'on manie les finances d'un pays: que tous les mouvements brusques et saccadés leur sont hostiles.

Or, ces coups de hache et ces mouvements brusques et saccadés dont le système *possible* de conversion est toujours innocent, nous ne les voyons, nous, que dans l'amortissement sans *limite* de *M. Ouvrard;* opération qu'il était bon, indispensable même d'ériger en principe, en organisant un système de crédit public; mais divinité infernale, hydre qui ne doit plus sucer tout le sang des contribuables!

Ensuite on s'écrie : — C'est toujours *M. Ouvrard* qui parle. — « Ce que vous accordez à la rente par l'a-« mortissement est rendu en prospérité publique, en « réduction de l'intérêt de l'argent. »

Autre erreur des plus graves! Les 5 francs de rente rachetés à 110, 115, 125, qui n'ont produit que 75 fr. à l'État, n'ont d'autre résultat que de grever le Trésor,

qui aurait pu racheter plus de rentes à un cours moins élevé. Et, pour les nouveaux emprunts ainsi que pour tous les effets de prospérité, il faudrait que le cours du 5 pour 0/0 se consolidât à 133 1/3 pour offrir les mêmes avantages que du 3 pour 0/0 à 80. C'est là où tous les arguments de *M. Ouvrard* viennent se briser :

$$3 : 80 :: 5 : x = \frac{400}{3} = 133\ 1/3.$$

Et qu'on ne pense pas que nous visions à établir un système de crédit public sans amortissement, ou dans l'idée d'en transgresser la loi quand il y aura convenance à briser les conventions arrêtées, consacrées par le temps et par un heureux effet de la position où elles nous constituent. Si nous croyons qu'il y a lieu, comme on l'a fait en France, à Rome, à Naples, en Angleterre, de modifier ou d'éteindre, arrivés à un certain point de grave lésion pour l'État, les dispositions générales de l'amortissement, nous estimons qu'aujourd'hui, éclairés par l'expérience, on doit astreindre à des limites équitables les désastreux effets de l'amortissement indéfini.

C'est, on ne saurait en douter, un signe de prospérité que de voir s'élever très-haut le cours des effets publics. Mais, en pareil cas, la conversion, habilement et loyalement combinée, devient un correctif qui arrête le mal des rachats onéreux et prépare de larges voies, pour tirer parti de la prospérité alors réelle pour tout le monde. Nous avons déjà dit plus haut que l'amor-

tissement à des prix élevés, stérile en résultats prospères, et payant toujours, en écus effectifs, les *simples signes* de la prospérité publique, n'est, à lui seul, que déception pour le Trésor.

Quant à l'amortissement bien entendu, dont on aura calculé et accepté d'avance les chances les plus malheureuses, en donnant aux valeurs publiques du mouvement, de la force, de l'élasticité; un tel amortissement est non seulement utile, mais il est un hommage à la raison, à la morale, au respect dû à la propriété, et un devoir consciencieux de la prudence qui conseille de toujours songer à l'avenir.

En définitive, la conversion est non seulement étrangère à la violence, mais elle l'exclut entièrement. On ne comprend pas qu'on puisse lui préférer même le *remboursement forcé*. Ici l'erreur est par trop saillante.

Concluons-en que l'auteur du *remboursement et de la conversion du 5 pour 100* n'imagine pas qu'on puisse, tout en économisant plus de 20 millions de francs par an, offrir encore aux porteurs du 5 pour 100 tant et de si beaux avantages, par l'effet de la conversion, que ces porteurs soient les premiers à en solliciter la mesure.

Quand *M. Ouvrard* pourra toucher du doigt ces résultats, probablement il n'en voudra plus à la *conversion*; il l'appellera de ses vœux, il la protègera de ses talents.

## CHAPITRE IV.

**Si la conversion est praticable par les moyens proposés jusqu'ici.**

Si nous pouvions être d'accord sur quelque chose avec *M. Ouvrard* en marchant vers des buts si opposés, nous le serions sans doute sur l'objet du présent chapitre, car nous le reconnaissons comme lui, les plans proposés jusqu'ici sont plus ou moins entachés de violence ou de nullité.

Toutefois, nous avons sous les yeux un projet imprimé de M. Alexis Hamelin, qui présente une combinaison très ingénieuse et très réalisable. Seulement, selon nous, elle n'offre pas assez de bénéfices *réels*, ni assez de moyens d'accélérer l'opération.

Nous approuvons aussi quelques-unes des vues d'un négociant d'Alençon, qui, en matière d'amortissement, abonde dans notre sens.

Et nous avons enfin poussé plus loin que M. Habrusson, les calculs contenus dans sa brochure ayant pour titre : *Combinaison financière pour réduire l'intérêt de la dette*. Cette combinaison consiste à *rembourser* en réalité le 5 en dix ans, par dixièmes, chaque année, ou par 200 millions, qui seraient désignés par le sort ; et à donner, en sus du capital, une prime qui serait, pour

le premier tirage, de 5 pour 100, et qui décroîtrait d'un demi pour cent ou d'un dixième à chaque tirage.

M. Habrusson, qui a négligé les intérêts composés, trouve, au bout de dix ans, un bénéfice de 28 millions de rente et un capital réalisé de 91 millions. Ce dernier résultat est de 100,760,000 francs; mais son plan renferme, à notre avis, deux vices : 1° Il suppose qu'on empruntera les deux premières années à 4 pour 100 *au pair*, et les huit dernières années à 3 et demi; 2° l'opération languit; elle est incertaine et n'est susceptible de se réaliser que dans dix ans.

Notre plan, à nous, n'offrirait à peu près que les mêmes avantages, mais il serait susceptible d'être réalisé de suite.

M. Habrusson ayant pris la peine de développer les résultats des combinaisons de MM. Humann, Laffitte, Gouin et Félix Bodin, nous devions nous borner à ne rendre compte que de celle qu'il déclare préférable aux autres.

## CHAPITRE V.

### De l'opportunité.

*M. J. Ouvrard fils* sort ici victorieux de sa lutte avec les partisans aveugles de la conversion des rentes. Ces partisans ont été assez malheureux pour lui fournir des arguments sans réplique, qui anéantissent tous leurs travaux. En effet, que répondre à ceci?

« Les partisans de la conversion, après avoir solli- « cité cette mesure, il y a deux ans, *au nom du déficit*, « vont-ils la réclamer aujourd'hui *en raison de l'abon-* « *dance?* Le fait paraîtrait singulier, et néanmoins ce « dernier motif serait plus raisonnable que l'autre. »

Nous sommes désolé d'apprendre à M. *Ouvrard* que sa victoire est éphémère, et qu'aux yeux de la raison elle se dissipe comme un songe.

Il en restera cependant, nous nous plaisons à l'avouer, la preuve du talent remarquable avec lequel il a su frapper les esprits de l'exemple du président Jackson, en évoquant les terreurs de la crise commerciale; il en restera la trace de son habileté à profiter des avantages que lui donnait une fausse direction des forces de ses adversaires. Mais quant à la question en elle-

même, les arguments de *M. Ouvrard*, tous ses efforts pour combattre l'idée de l'opportunité de la mesure de la conversion voleront en éclats devant un simple examen des réflexions que nous allons soumettre.

« Le Trésor, dit *M. Ouvrard*, est en ce moment « dans l'abondance. Toutefois il faut rechercher de « quelle nature est cette prospérité actuelle du Trésor.

« Or, elle se compose, continue *M. Ouvrard*, de 50 « à 60 millions d'amortissements afférents au 5 pour « 100 et autres rentes *au dessus du pair*. »

*On a touché*, dit-il *in petto*, *à l'arche sainte de l'amortissement : nous sommes perdus sans ressources*

Mais tranquillisez-vous, *M. Ouvrard*; rassurez-vous sur cette crainte ! Personne ne songe à ces fonds de l'amortissement, changés de destination par une bonne et belle loi faite en dépit de quelques grandes maximes financières, dont on a pris la liberté grande de faire assez bon marché.

*A l'avenir*, et par la conversion même, de nouvelles économies seront aisées, réalisées, consolidées, et seront surtout très importantes, car le fonds d'amortissement ne nécessitera plus que 17 cent mille francs environ, au de lieu 40 et quelques millions.

*A l'avenir*, on pourra payer des dépenses nécessaires sans recourir à d'autres emprunts; et, avec la libre disposition d'une soixantaine de millions par an, dont ceux qui partagent vos opinions voudraient qu'on

grevât inutilement le Trésor, cette prospérité, que vous lui reconnaissez aujourd'hui, ne s'en ira donc pas en fumée comme les raisonnements et les calculs des antagonistes *de la conversion.*

Et ce qui doit surtout rassurer *M. Ouvrard*, —sur ce point nous sommes des siens, — c'est qu'on n'aura nulle nécessité de tenter des systèmes de violence et de *manier les finances à coups de hâche, avec ces mouvements brusques, saccadés*, que nous abhorrons autant et plus que personne.

## CHAPITRE VI.

### Quelle doit être la solution du problème à résoudre.

*M. Ouvrard* ne répond à l'initiative de ce chapitre qu'en reproduisant sa chimère de l'amortissement sans limite. Il qualifie de mauvaise loi de finances, celle cependant bien favorable à ses idées de prédilection de l'amortissement indéfini. Décidément, *M. Ouvrard* protège le 5 pour 100, et il le protège en aveugle, envers et contre tous, envers et contre lui-même.

Nous n'avons jamais trop compris pourquoi on préfèrerait amortir du 3 pour 100 à 80, à 90 à 100, plutôt que de racheter du 5 pour 100 à 101, à 103, à 110, etc. Dans le premier cas, le sacrifice irait jusqu'à 66; dans le second, il pourrait à peine arriver à 20, sous l'impression d'une crainte vague de la possibilité du *remboursement*.

La loi qui interdit les rachats au-delà du *pair* pourrait être une mesure préparatoire pour faciliter *la conversion,* en faisant hausser le cours du 3 pour 100. Après cela, on s'est sans doute proposé un but qui

nous échappe, et qu'il ne nous est permis de discuter ni de comprendre.

Toutefois, la solution du problème à résoudre sur la conversion des rentes nous semble devoir embrasser les résultats ci-après :

1° Établir d'abord quelle serait la somme nécessaire pour amortir le 5 pour 100 à un cours proportionnellement *possible*, pendant un nombre d'années déterminé ;

2° Voir combien, dans le même espace de temps, il sera permis de créer de rentes d'un taux moins élevé, de manière à ce que la même somme à payer *par an*, pour la rente et l'amortissement du 5 pour 100, se trouvât suffisante pour servir la rente du nouveau fonds, et affecter à l'amortissement annuel la somme exactement nécessaire pour racheter toute la rente de ce nouveau fonds ;

3° Voir quelle somme il sera permis d'économiser par an, sur la rente du nouveau fonds, créée *à parité parfaite de résultats avec le 5 pour* 100, et prendre, sur cette économie, la somme suffisante pour offrir, aux porteurs de la rente 5 pour 100 qui accepteraient la conversion, des avantages capables de la leur faire préférer au *statu quo ;*

4° Parer, enfin, par une sage prévoyance, à l'inconvénient de voir déprécier le cours *même des autres fonds que le 5 pour* 100, déjà mis à l'abri de toute atteinte de cette nature.

Si un pareil plan était œuvre avouée d'une compagnie puissante de capitalistes, offrant un cautionnement de garantie des résultats de l'opération, moyennant une commission proportionnée aux risques que ces capitalistes courraient, ce serait fermer le *temple aux illusions* d'une opération qui a tant été l'objet des plus déplorables déceptions, par une *réalité de fait* bien attrayante.

*N. B.* Nous avons voulu traiter séparément et à la fin, pour fixer davantage l'attention de nos lecteurs, un point qui semble beaucoup préoccuper *M. Ouvrard*, et dont il veut tirer avantage contre la *conversion des rentes.*

*M. Ouvrard* prétend qu'immédiatement après l'adoption de cette mesure, les vingt millions de rentes 5 pour 100, acquis par des Anglais, et beaucoup de capitaux de ceux qui y ont placé leurs fonds, disparaîtraient du Grand-Livre de la dette publique en France, et occasionneraient le manque des énormes capitaux que ces rentes représentent.

Dans notre plan, dans nos idées, dans nos intimes convictions, nous qui repoussons toute idée *de violence,* nous qui repoussons l'idée d'exercer *le* droit si problématique à nos yeux du *remboursement*, nous sommes tout à fait en dehors des appréhensions de *M. Ouvrard* au sujet de la *conversion*.

Nous verrions, dans tous les cas, fût-ce à travers ce prisme des peurs qui s'emparent de notre adversaire, que l'objet de ses craintes est un véritable fantôme. Nous saurions, à ne pas en douter, que du 3 p. 100

*français*, fût-il à 80, sans compensation aucune, sera toujours préféré au 3 p. 100 anglais à 92, par ceux qui visent à la sécurité et à l'avantage d'un placement; car la sécurité est évidemment la même dans les deux placements, et l'avantage *matériel*, sous le double rapport du capital en perspective et du taux de l'intérêt, ne saurait être contesté au 3 pour 100 *français* à 80.

Or, si vous ajoutez à ce 3 pour 100 à 80 *des annuités*, telles que nous les comprenons possibles, il y aura vogue à l'étranger, et surtout parmi les *Anglais*, parmi les Hollandais, qui savent tous bien calculer, pour venir prendre un tel 3 pour 100, en concurrence avec tous les autres.

FIN.

# DU REMBOURSEMENT

OU

## DE LA RÉDUCTION DE L'INTÉRÊT

# DE LA DETTE CINQ POUR CENT.

Jamais question d'un principe aussi grave, contenant autant d'immensité dans ses résultats, ne fut soumise à l'attention des esprits méditatifs, au laborieux examen des hommes d'état.

La loyauté française, ses finances, sa politique, jusqu'à son crédit, se groupent autour de la solution. La classe des rentiers, celle des contribuables, que certaines opinions peu soucieuses du bien public se plaisent à diviser en camps ennemis, attendent avec anxiété le résultat d'une discussion trop souvent commencée.

Il faut le dire, les questions de finances en France sont généralement mal expliquées, partant, mal comprises. L'homme qui sait, confiant, quelque peu arrogant dans son savoir, manque de condescendance pour l'esprit qu'il répute inférieur. La patience de la persuasion lui est étrangère ; il se prélasse dans sa science, et dédaigne de soulever le voile sous lequel elle se dérobe aux esprits qui n'en ont pas fait leur étude spéciale.

Alors, comment s'étonner, lorsque l'ignorance entraînée par les passions produit de fâcheux effets, lorsque l'adresse enveloppant l'incrédulité assure le triomphe des idées fausses et du mauvais vouloir ?

Portez donc la lumière au sein des masses, rendez toutes les questions compréhensibles ; car persuader, c'est gouverner. Là est la science, là aussi est le repos dans la force.

On ne saurait assez le répéter, cette question, considérée à tort comme toute de finance, embrasse la haute politique ; car la loyauté est aussi de la politique.

Il est donc indispensable, en remontant à son origine, de la bien embrasser dans toute son étendue, de mesurer son influence sur la société tout entière, et de rechercher en conscience si la diminution de la rente, bien loin d'être ornée de toutes les utilités qu'on lui prête, ne compromet pas l'avenir de la France par le renversement des principes, l'altération du crédit, par la désunion qu'une telle mesure introduira entre deux classes de la société ayant un droit égal à la sollicitude du pouvoir.

La question de droit se présente la première dans l'ordre logique des idées.

Puis vient la possibilité, le réel de l'opération ;

Ensuite quel sera l'avantage pour le pays.

Car en toute mesure gouvernementale, quelle que soit son espèce,

D'abord le droit, puis le résultat.

Telles sont les bases sur lesquelles l'homme politique doit asseoir ses méditations.

## DU DROIT.

La mesure du remboursement est-elle fondée sur le droit, est-elle vraiment appuyée sur la loi ?

L'examen d'une question aussi difficile demande une attention profonde et consciencieuse. Lorsqu'on se trouve placé à une telle hauteur, l'intelligence humaine doit s'isoler des passions, remonter aux origines, s'étendre sur les détails, ne rien négliger de ce qui peut faire paraître la lumière ; car il s'agit de l'honneur national et du sort de beaucoup de familles.

Cette question de droit, la première de toutes, dans toutes les circonstances, dans toutes les positions, n'a pas été, ce nous semble, débattue jusqu'à ce jour de manière à recevoir la sanction de l'opinion. On doute, on cherche, on s'agite, mais on est encore

bien loin de ce grand calme qui se répand toujours sur les masses, lorsqu'une vérité long-temps recherchée pénètre dans les esprits, éclatante de lumière.

Les défenseurs de la mesure ont dit nettement : Par le Code civil, par des lois même antérieures, la discussion sur le droit de remboursement se trouve tranchée. Lisez le Code, l'article 1911; que dit-il :

*La rente constituée en perpétuel est essentiellement rachetable.*

Devant une telle autorité, courbez la tête, et rendez-vous. Et pourquoi donc le gouvernement serait-il placé dans une autre position que le particulier? pourquoi prétendez-vous lui imposer un tel désavantage? Sans doute le rentier mérite tout notre intérêt; mais il sait, il a toujours su que sa rente était rachetable. Ce n'est pas une position nouvelle que nous lui faisons; elle existait avant nous. D'ailleurs, n'a-t-il pas eu la faculté de vendre au-dessus du pair, conséquemment d'augmenter son capital? Pourquoi donc ne l'a-t-il pas fait?

Non, ce n'est pas une injustice, encore moins une illégalité. Nous sommes dans le vrai, dans le positif; on n'a aucun reproche à nous adresser, car nous usons d'un droit connu, d'un droit imprescriptible.

Ce raisonnement est fort, entraînant; selon quelques-uns, il est irrésistible : nous essaierons néanmoins d'y répondre plus tard.

Ici se place en seconde ligne de la défense une considération qu'il est bon de réfuter sur-le-champ.

Mais, dit-on, hors un petit nombre de rentiers stationnaires, de rentiers véritables, presque momies, l'intérêt de la dette est formé d'un flot d'emprunts, dont quelques-uns ont été livrés, vous en conviendrez sans doute, à un taux tellement bas, qu'en toute conscience l'État ne peut éprouver ni regrets ni remords à l'article du remboursement.

Eh quoi! après vous avoir laissé jouir d'un intérêt énorme pendant longues années, après avoir subi le poids de votre usure,

nous doublons votre capital! Mais, bien loin de vous plaindre, votez-nous des actions de grâces; car nous avons supporté un joug bien dur, et cependant aujourd'hui nous venons le couvrir d'or.

La réponse est facile.

D'abord retranchez ce mot d'usure; s'il y a de l'adresse à l'employer, au moins il manque de vérité. L'usure exclut la concurrence, l'usure est essentiellement fixe dans ses résultats. Telles ne sont pas les conditions de nos emprunts : ces conditions ont réuni concurrence, variabilité. Le taux était bas, dites-vous; c'est qu'alors vos affaires périclitaient, nos chances ne valaient pas mieux.

Voyez l'Espagne, voyez le Portugal, l'achat de leurs rentes à 30 p. 0/0 a ruiné le rentier. Votre perte eût entraîné dans le précipice nos capitaux, peut-être nos personnes; et lorsque ces capitaux ont écarté de votre pays le danger dont il était menacé, lorsqu'ils ont puissamment contribué au développement d'une prospérité peu commune, n'y a-t-il pas une haute ingratitude à venir nous reprocher la part que nous y avons apportée!

Oui, cette classe de rentiers peut, elle aussi, parler haut, parler vrai, et la France et l'Europe y applaudiront également.

Revenons au droit.

*L'État est régi comme le particulier par le Code, par le droit commun.*

Nous ne le pensons pas; et notre opinion s'appuie sur une masse de preuves dans un grand nombre d'espèces. Et, par exemple, les questions administratives sont-elles résolues par le droit commun? Ne venez-vous pas sans cesse déclarer le conflit au malheureux qui plaide contre le domaine? Accorderiez-vous au rentier le droit d'exiger son remboursement dans les cas prévus par l'article du Code? Votre loi banqueroutière de vendémiaire an 6, celle plus juste de nivôse an 6, qui déclare la rente insaisissable; tout cela, je vous le demande, est-il dans le droit commun? Eh! non. Sans doute, c'est un droit tout spécial

que s'attribue le gouvernement, entièrement en dehors de ce droit commun si subitement invoqué en son nom.

Mais, s'il est vrai qu'un droit spécial règle la matière, c'est dans l'origine de cette matière qu'il faut chercher nos raisons, c'est là que nous devons porter notre examen tout entier.

Voyons la loi d'août 1793, la loi du grand livre; cherchons dans le rapport de Cambon les analogies sur lesquelles il nous sera permis de raisonner.

Que dit Cambon :

« Nous avons cru que l'inscription sur le grand-livre ne de-
» vait pas rappeler le capital..... En ne faisant pas cette mention,
» la nation aura toujours dans sa main le taux du crédit public,
» un débiteur en rente perpétuelle ayant le droit de se libérer;
» si une inscription de 50 livres ne se vendait sur la place que
» 800 livres, la nation pourrait offrir le remboursement de ces
» 50 livres moyennant 900 livres (denier 15). Dès ce moment,
» le crédit public monterait au-dessus de ce cours, où la nation
» *pourrait sans injustice gagner* en se libérant un dixième du ca-
» pital, puisque le créancier serait *le maître de garder* sa rente,
» ou de recevoir son remboursement; au lieu que si on inscri-
» vait le capital, cette opération serait impossible, ou aurait l'air
» d'une banqueroute partielle. »

Notez-le bien, Cambon a dit : « Le créancier serait le maître de garder sa rente. »

Il faut le dire, ce rapport de Cambon est fort mal écrit; mais cela n'empêche pas une pensée très-loyale de s'y faire jour (loyale en 93!). Lorsque la rente est à un taux tel que l'État propose un prix supérieur à toutes les concurrences, et que le rentier l'accepte, alors la nation peut gagner sans injustice; mais alors seulement, car la logique doit être écoutée. Cambon est bien éloigné de proposer le remboursement forcé, car il dit précisément le contraire.

Cambon ne pensait pas à payer 100 fr. ce qui en vaut 107, puisqu'il donnait 900 fr. de ce qui en valait seulement 800. C'était un arrangement amiable, avantageux au rentier, avan-

tageux à la nation. Cambon agit noblement, suivons son exemple.

Vous le voyez, la loi première du grand livre, celle d'août 1793, ne reconnaît pas à l'État de droit de rembourser la rente à son gré. Elle a senti que pour être juste il lui fallait au même moment donner au rentier le droit de demander son capital; elle parle seulement de faculté, de transaction.

Passons à la loi de vendémiaire an 6. Pour le coup, celle-là ne transige pas. Elle tranche le rentier en trois parts : deux pour la banqueroute, une part *pour le consolidé* (loi de 93).

Rentier taillable et corvéable à merci. Naguère sa position fut belle, enviable. 30,000 livres de rente dans les premières années de Louis XV. L'abbé Terray, de glorieuse mémoire, le liquida à moitié perte de ses 15,000 liv. de rentes, la nation de l'an 6 lui en souffle 5,000 seulement. Aujourd'hui, réduit à moins que le nécessaire, il tremble de nouveau à la menace de votre faux remboursement, que, lui, nomme une retenue.

Pauvre rentier, découvrez encore quelque droit, il invoquera l'hospice, si toutefois l'hospice consent à le recevoir.

Mais, enfin, la loi de vendémaire an 6 parle-t-elle du remboursement ? Non, évidemment non. Bien mieux, elle en parle si peu que, pour pallier l'horreur de sa banqueroute, elle vient semer quelques fleurs sur ce tiers *conservé*, resté debout au milieu de la tempête. Il sera désormais exempt de contribution, de toute retenue.

La loi de nivôse an 6 le déclare insaisissable, et auparavant, art. 15, reconnaît le perpétuel, sans même indiquer le droit du remboursement (1). Or ce tiers, aïeul de toute la rente 5 p. o/o, a légué à ses descendants les mêmes faveurs si chèrement achetées.

(1) Art. 15 :

« Après le 1er germinal an 6, ceux qui n'auront point fourni leur déclaration d'option seront censés avoir opté pour le *perpétuel*, et en conséquence inscrits au grand livre de la dette consolidée pour *une rente annuelle*, etc. »

Celle de germinal an 10 renouvelle à la rente le nom de 5 p. o/o consolidé. (Consolider des dettes, c'est-à-dire ne s'occuper que des intérêts) (1).

Remontez encore au rapport de Cambon, vous y apprendrez que la dette publique se composait à cette époque de quatre classes. Premièrement *dette constituée.* Exigible à terme fixe, exigible provenant de liquidation, dette provenant de diverses créations d'assignats.

Que signifie ce terme, dette constituée? plus loin il est dit : La dette constituée du clergé a été portée au chapitre de la dette constituée pour 2,642,600 livres *de rente annuelle.*

Cette dette constituée n'était donc pas remboursable; c'est cette partie de laquelle découle notre 5 p. o/o comme elle découlait elle-même des premiers prêts faits à l'État en rente perpétuelle.

Tel est le fruit de notre examen bien désintéressé; nous le livrons avec bonne foi à l'instruction et à la conscience de nos lecteurs.

### RÉALITÉ, POSSIBILITÉ DU REMBOURSEMENT.

La justice de la conversion réside surtout dans la réalité du remboursement.

Ainsi l'ont entendu, ainsi l'ont proclamé certains organes de la presse dont l'influence est grande et méritée parmi les populations. Tous ont voulu affirmer la légalité du droit, opinion que nous combattons avec succès; mais aussi tous conviennent de l'invalidité de ce même droit, du moment où son exécution cesserait d'être réelle et se montrerait fictive. Rien de plus clair, rien de plus rationnel que cette partie de leur raisonnement. La conséquence en est simple et loyale, elle invoque le vrai, le positif dans une opération de finances qui ne peut être une déception, et deviendrait indigne d'un grand peuple.

Or, cette déception existe-t-elle? votre remboursement est-il

(1) L'Angleterre en 1835, par Raumer.

rées ; en d'autres termes, possédez-vous *en espèces* dans vos caisses ce capital de deux milliards, somme nécessaire pour faire face à la totalité des demandes que les rentiers du 5 p. o/o ont le droit reconnu par vous-même de vous adresser? Nous disons en espèces, car toute autre valeur ne saurait être offerte ; il faut à l'instant même payer cet énorme capital de 100 millions de rente, le payer en or, en argent, et surtout ne pas s'abuser sur la légalité du remboursement par séries.

Car l'équité veut et le gouvernement l'a dit : *Il ne peut y avoir pour aucune de ces rentes ni préférence ni exception.*

Evidemment l'action du remboursement doit être simultanée, autrement la position de chaque rentier deviendrait exceptionnelle.

Or, personne jusqu'à ce jour n'a osé soutenir un encaisse de 2 milliards disponibles dans les coffres du gouvernement, ni même la possibilité de le réaliser ; on s'est perdu dans les emprunts, dans les séries ; on a prétendu timidement que M. Humann, à l'époque de son dernier ministère, s'était ménagé, par des capitaux affluents au trésor, une masse énorme de ressources. Quelle est donc cette masse énorme, sa composition, sa quotité? voilà ce qu'on laisse à deviner.

Honneur à M. Humann si les 2 milliards en espèces étaient groupés autour de son projet, s'il a pu mettre à sa propre disposition ce capital énorme, moitié de la monnaie décimale frappée depuis son origine en France (1). Mais, ajoute-t-on bien vite, une si belle ordonnance a disparu. M. Duchâtel a tout *gâté*. La Caisse d'épargnes, qui pouvait rembourser le 5 (notez bien ceci) (2), a

| | |
|---|---|
| (1) Type de l'Empereur. . . . . . . . | 1,415,854,495,50 |
| Louis XVIII. . . . . . . . . . . . | 1,004,163,169,75 |
| Charles X. . . . . . . . . . . . | 685,430,240,50 |
| Louis-Philippe. . . . . . . . . . | 999,739,768,25 |
| TOTAL. . . . . | 4,205,187,674,00 |

(2) La Caisse d'épargnes en 1836 possédait seulement 93,532,603 fr. D'ailleurs les dépôts ne peuvent servir à un remboursement.

été jetée dans celle des consignations, de telle manière que voici les difficultés de 1833 singulièrement augmentées en 1837.

Qu'en conclure? C'est que sans rechercher l'opportunité, mot un peu vide, nous devons tout d'abord vérifier la possibilité du remboursement, c'est-à-dire la légalité exigée pour l'opération, car c'est là, en termes judiciaires, une fin de non-recevoir. Si la possibilité manque, ajournez. Qui sait? le système des affluents, si habilement combiné par M. Humann, pourra se reproduire dans l'avenir du ministère. Les financiers manquent-ils donc à la France?

Avec un ajournement ainsi motivé, vous rendez le repos au rentier, à la presse, à la tribune, au gouvernement lui-même, enveloppé de cette immense question qui remue toutes les passions, ébranle tous lès ministères.

Eh bien, non, les mêmes hommes qui proclament les difficultés, montrent le déficit, poussent cependant à la discussion. Etrange incohérence de l'esprit humain! Qu'en devrait-il résulter de cette discussion? une impossibilité avérée de réaliser le remboursement.

Ici vient se présenter une combinaison clandestine dont la mauvaise foi a néanmoins trouvé des approbateurs.

On a dit: la rente 5 p. o/o embrasse deux catégories; d'abord le rentier véritable, stationnaire, celui qui ne regarde jamais au capital, mais seulement à l'exactitude du revenu. Son remboursement ne nous inquiète guère. Habitué au soleil de Paris, peu façonné aux affaires, tranquille dans sa vie, exempt de travail, comment, en quel lieu irait-il placer son capital? Il y a dans ce placement une montagne qu'il lui serait impossible de gravir, force est pour lui de subir la déception, fût-elle encore plus odieuse. Au fait, son remboursement se convertira en une retenue du cinquième. (Violation façonnée de la loi de vendémiaire an 6.)

Qu'importent la justice, les considérations, le trouble apporté dans les familles, la méfiance dans les contrats à venir, les questions d'usufruit et tant d'autres encore!

Passons à la seconde catégorie. Ici, il y a jeu, spéculation; l'habitude est si grande, l'attrait est si fort que l'on spéculera, l'on jouera toujours.

Qu'importe au joueur, un de plus, un de moins dans l'intérêt? Ses opérations agissent sur de grandes masses, sur les différences mensuelles; il lui faut de l'agitation, de l'immensité dans les chances.

Certes, ce genre de capitaux ne se déplacera pas, du moins en totalité. Seconde facilité, second point de repos.

Qu'en conclure? C'est qu'un remboursement de 2 ou 3 milliards ne peut donner aucune inquiétude avec la certitude acquise qu'il ne s'effectuera jamais.

Il est bien certain encore qu'une telle opération, basée sur cette combinaison, est indigne de la majesté d'un grand peuple, puisqu'il y aurait en cela violation de la politique, violation de la loyauté.

## AVANTAGES PRÉTENDUS DU REMBOURSEMENT.

Les créateurs, les défenseurs de cette mesure ont beaucoup répété, ont jeté au travers des masses cette idée brillante, que toutes les sommes en résultant allaient couler comme le Pactole, comme un fleuve de prospérité, dans les canaux de l'agriculture, du commerce, de l'industrie; Eldorado ne fut rien en comparaison. On a dit aux propriétaires : le capital de vos terres acquerra une immense valeur; aux agriculteurs, il y aura bonheur à vous prêter; au commerce, à l'industrie, que de moyens d'associations, quelle source de richesses facilement acquises par la fécondation de nos capitaux, par l'excessive diminution de l'intérêt! Et le contribuable, quel moyen de le dégrever sans diminuer les ressources de l'Etat! Voyez comme notre combinaison enrichit tout le monde. Hors le rentier, la joie est universelle. Mais qu'est-il, le rentier? un point dans l'espace, une minorité imperceptible devant la majorité, un homme déjà trop

favorisé, car aucune charge ne l'atteint ; paie-t-il des contributions ? Non. Son revenu est-il saisissable ? Non, sans doute. Il faut le niveler. Vive l'égalité, à bas le privilége ! et les applaudissements d'éclater ; car il y a de la magie dans ce mot de privilége.

Eh bien, cet édifice brillant, construit pour être admiré, a justement toute la solidité d'un palais fantastique. Créé par la déception, il s'évanouit devant l'examen.

Point de réalité dans le remboursement, adieu le Pactole qui doit tout raviver.

Et ce serait une immense question à débattre que celle de ces prétendus avantages. Ce serait une grande question soulevée par par l'énormité des capitaux lancés inconsidérément au sein des populations. Leur absence se fait-elle donc sentir ? Et l'industrie ! Mais elle bat monnaie sur les chemins de fer, dans les mines, partout où le bras de l'homme peut atteindre, où l'esprit peut s'égarer. Le commerce ne manque jamais d'argent pour se ruiner. N'avez-vous pas assez d'usines, de magasins, d'entreprises ?

Et l'agriculture ! elle manque de science, non de capitaux. Personne ne vous en demande, et certes, cela est fort heureux, car vous ne pourriez en donner à personne.

Laissons de côté ce triste échafaudage et revenons au positif.

RÉSULTAT RÉEL DE LA CONVERSION.

Quotité de la dette inscrite au premier janvier 1837 :

| | |
|---|---|
| 106,384,353 | mobilisées. |
| 40,734,119 | immobilisées. |
| 147,118,472 | |

la conversion porte seulement sur la dette immobilisée et dont il convient de déduire :

| | | |
|---|---|---|
| | 106,384,353 | |
| | 24,000,000 | au nom d'étrangers. |
| Reste | 82,384,353 | |

dont 30 millions de rentes antérieures à la loi du grand-livre (93). A cette époque la dette consolidée se montait à 90 millions environ, dont le tiers conservé est de 30.

Si l'on convertit en quatre, le bénéfice sera du cinquième, environ 16 millions.

Si en quatre et demi, comme le voudraient un grand nombre d'esprits se croyant conciliateurs, le bénéfice descendra à 8 millions.

Résultat négatif d'une aussi triste opération.

Mais pourquoi, dira-t-on, distraire les 24 millions inscrits au nom des étrangers ?

Pourquoi ? la raison en est simple. Ces étrangers vous ont laissé leurs capitaux en raison d'un intérêt élevé. Aujourd'hui disparaît l'avantage. 4 p. 0/0 sont peu difficiles à trouver par tout pays. Dès lors, comment ne pas préférer un placement à portée, un placement qui permet de veiller soi-même sur son capital, de recevoir directement, d'épargner tous les frais? La même raison qui déterminera le rentier de Paris à ne pas se déplacer parlera à l'étranger pour demander son remboursement. 500 millions seront donc enlevés à votre pays pour passer dans un autre. N'y trouvez-vous pas quelque inconvénient ? n'y en a-t-il aucun dans le mode que vous serez forcé d'employer pour solder ces étrangers ? Réfléchissez !

Puis, examinez le détail de vos inscriptions. 50 millions au nom de propriétaires habitant Paris ou les banlieues.

20 millions, et beaucoup plus encore (voir le compte général des finances, tableau 429), appartenant à des mineurs ou à des dots.

Voyez quelle immense perturbation au sein de tant de fortunes! immense sous vos yeux! Là, devant vous, tout se trouvera bouleversé, car vous aurez porté le chagrin, le désordre, l'inégalité au sein de 80,000 familles. Est-ce ainsi que vous protégez les intérêts, que vous défendez l'enfance, la faiblesse? Qu'en résultera-t-il donc de ce grand bouleversement?

8 millions jetés au contribuable en diminution d'une contribution de 300,000,000.

*Ni droit*, *ni résultat*, ainsi se résume cette triste opération financière si pompeusement annoncée. Mais, n'auriez-vous donc pas à votre disposition quelque autre moyen plus facile, plus efficace et surtout plus juste de satisfaire cette tendresse spontanée dont vous avez été saisi tout-à-coup pour le contribuable ?

Voyons, examinons!

AMORTISSEMENT.

L'amortissement fut créé pour éteindre la dette publique, ce qui excluait nécessairement toute idée de remboursement.

La loi du 21 floréal an 10 (Bonaparte premier consul) disait:

Si la loi ne peut conjurer toutes les circonstances qui, dans l'avenir, accroîtraient la dette de l'État, elle doit du moins constituer d'avance un ordre de *remboursement mesuré*, de manière à ce que, du moment où la dette s'élevera au-dessus d'une somme déterminée, cet excédant soit *nécessairement et constamment amorti*.

On le voit, dans cette pensée l'amortissement devait être une machine à vapeur fonctionnant aveuglément, rachetant en treize ans l'excédant des 50 millions, somme fixée pour la quotité de la dette (même loi).

Elle disait encore : L'individu qui confie sa fortune au gouvernement compte sur deux choses, la *stabilité* de sa créance et le paiement exact des intérêts (5 p. o/o sans retenue).

La loi du 10 juin 1833 donne à cette grande machine une

sorte d'intelligence; elle décide ainsi : Au-dessus du pair plus de rachat, réserve des fonds à ce destinés, dépôt à la caisse des consignations. (Nous parlons des 5 p. o/o.)

Avant 1833, l'amortissement fonctionnait sans relâche; depuis 1833, dans telle circonstance donnée il s'arrête indéfiniment.

Tel est l'historique de la caisse d'amortissement.

Voyons maintenant de quels fonds actifs elle dispose en ce moment. (5 p. o/o.)

| | |
|---|---|
| D'après l'affectation de la loi de 1833. | 19,352,410 fr. |
| Dotation annuelle.. . . . . . . . . . . | 32,035,779 |
| Total. . . . | 51,388,189 fr. (1) |

Déduction faite, bien entendu, de toutes les rentes annulées.

Or, notez bien que cette somme énorme de 51 millions reste inactive à l'égard du 5 p. o/o, puisque cette nature de rente, depuis long-temps au-dessus du pair, ne peut redescendre au-dessous sans une secousse bien inattendue.

Pourquoi donc ne pas détacher de cette somme réellement inactive une parcelle de 20 à 30 millions en faveur du contribuable? Alors votre opération sera nette, claire, juste et productive. Tout le monde la comprendra, y applaudira, et vous conserverez à une grande nation ce caractère de loyauté sur lequel aucun doute ne doit jamais s'élever.

Craignez-vous pour le crédit? il y aurait puérilité, faute de calcul. Mais, d'ailleurs, en diverses circonstances il a été parfaitement reconnu qu'une portion de ce fonds pouvait être employée sans nul inconvénient dans l'intérêt public. C'est un grand intérêt que celui des contribuables, lorsqu'il y a vérité, réalité. Votre amortissement ne reste-t-il pas assez large, assez doté, puisque, en agissant continuellement au pair, la dette de 100 millions de rente se trouverait amortie en moins de quarante ans?

(1) Compte des finances, tableau 476.

Par la force de l'intérêt composé agissant au-dessus du pair, moins de dix ans suffiront pour combler la différence (1).

Le 3 p. o/o compte pour 35,743,303 fr. de rentes inscrites.

Son amortissement est de 18,779,905 fr.

C'est-à-dire qu'en moins de trente ans les 3 p. o/o devront avoir disparu. Où est donc cette nécessité ? Egalisez les deux amortissements ; prenez ici 10,000,000 encore, et dans peu d'années vous ne devrez plus rien, et dès à présent le contribuable jouira d'un dégrévement annuel de 40 millions.

Alors vous aurez exécuté une opération juste, politique, financière, fait bénir 1830, et glorieusement marqué le règne d'un roi cher à la France.

(1) Ici pourrait s'élever cette question :
....Est-il avantageux à un grand État de conserver une dette publique ?
La discussion se présentera plus tard.

Janvier 1838.

IMPRIMERIE DE TERZUOLO,
rue de Vaugirard, 11.

A Monsieur Guizot
de la part de G. d'Eichthal

4

# OBSERVATIONS

SUR L'OPÉRATION

# DU REMBOURSEMENT AU PAIR

PAR GUSTAVE D'EICHTHAL.

PARIS,
IMPRIMERIE D'ÉVERAT ET COMP^e,
RUE DU CADRAN, 16.

MARS 1838.

# OBSERVATIONS

## SUR L'OPÉRATION

# DU REMBOURSEMENT

## AU PAIR.

Les créances publiques peuvent être constituées sur un principe de perpétuité, ou sur un principe d'extinction. Dans le premier cas, les annuités accordées par l'état sont déclarées perpétuelles; elles ne sont susceptibles ni de remboursement, ni de réduction. Dans le système opposé, les mêmes annuités sont déclarées rachetables ou réductibles, suivant un certain tarif et à certaines époques.

La Russie est jusqu'ici le seul état qui ait adopté le premier système, et déclaré sa dette perpétuelle et non remboursable; toutes les autres nations ont admis le principe d'extinction de la dette, et l'ont mis en pratique à l'aide de diverses combinaisons.

Financièrement parlant, on ne peut pas dire qu'aucun des deux systèmes mérite la préférence sur l'autre. Une rente perpétuelle se vend, en gé-

néral, et toutes choses égales d'ailleurs, plus cher qu'une annuité temporaire et *vice versâ*. C'est la prédilection du public pour l'une ou l'autre de ces espèces de valeurs, et plus encore la considération des intérêts moraux et politiques engagés dans la question, qui doivent déterminer le choix du gouvernement, et faire préférer l'un ou l'autre système.

Le *remboursement au pair* n'est lui-même qu'un mode particulier de réduction de la dette. En vain on essaiera de déguiser sa véritable nature sous un ensemble de formalités plus ou moins compliquées, plus ou moins gênantes, en vain on essaiera de démontrer aux rentiers qu'ils sont libres d'accepter ou de refuser la réduction qu'on leur propose ; cette liberté ressemble tout à fait à celle que Napoléon donnait aux Français, de confirmer ou de repousser par leurs votes son élection à l'empire. On ne demande le consentement des rentiers que quand on se croit certain qu'il ne pourra être refusé ; remboursement au pair, s'il veut dire quelque chose, veut dire réduction. Seulement, il faut bien le reconnaître, de tous les modes imaginables de réduction, c'est le plus incommode. Toutes les autres combinaisons habituellement usitées, annuités décroissantes, annuités à terme, annuités viagères, sont simples, précises, d'une exécution facile. Elles ne laissent aux rentiers ni à l'état aucun doute sur l'étendue de leurs droits et de leurs

obligations ; tandis qu'avec le remboursement au pair, le taux, l'époque, le droit même de la réduction restent plus ou moins dans le vague, et à chaque fois que l'occasion se présente de renouveler l'opération, elle ne peut se réaliser qu'à la suite d'une sorte de bataille, de prise de corps entre l'état et les rentiers.

Pour comprendre comment une combinaison aussi maladroite a pu obtenir la préférence sur d'autres plus expéditives et plus simples, il faut se reporter aux circonstances qui ont accompagné l'établissement des grandes dettes publiques, à la fin du dernier siècle et au commencement de celui-ci. A cette époque les gouvernements se trouvèrent placés entre deux tendences contraires, tiraillés en deux sens opposés, par les partisans du système de perpétuité et par ceux du système d'extinction. Les capitalistes acquéreurs de créances sur l'état montraient une prédilection marquée pour les annuités perpétuelles et rejetaient les annuités à terme (1). Ainsi, à l'époque dont je parle, la disposition du public financier poussait l'état à la

(1) Celles-ci ne pouvaient se négocier qu'avec de très-grands sacrifices ; tellement qu'il fallut y renoncer. On trouvera des détails étendus sur ce sujet dans la note sur le *Remboursement au pair*, que j'insère à la fin de ces Observations, et dans laquelle je rapporte les témoignages d'Adam Smith, de M. Herries et de M. Laffitte, sur la défaveur attachée aux annuités à terme en France et en Angleterre : j'ai cité aussi quelques autres faits empruntés à l'histoire financière de notre temps.

création d'annuités perpétuelles. D'un autre côté, la prévoyance politique se révoltait à l'idée d'une masse d'engagements imposés à l'état, pour une durée indéfinie, susceptible de s'accroître, le devant même suivant toutes les probabilités, tandis qu'elle ne pourrait subir aucune diminution. Cette inquiétude, si elle était particulièrement ressentie par les hommes d'état, agissait aussi sur les capitalistes; en sorte que ceux-ci se trouvaient placés entre leurs prédilections financières et leurs craintes politiques; et si les annuités perpétuelles leur convenaient, sous le rapport de la négociation, ils tenaient à se conserver la garantie d'un remboursement, dont la perspective était d'ailleurs nécessaire à la prospérité du crédit public.

Satisfaire à ce double besoin, à cette double exigence, n'était pas chose facile. Le problème fut cependant résolu, grâce aux fameuses combinaisons de l'*amortissement* et du *remboursement au pair,* qui ont joué un si grand rôle dans le développement du crédit public. Ces combinaisons offraient le précieux avantage de consacrer en *théorie* le principe d'extinction de la dette publique, de fournir même, toujours en *théorie,* des moyens extrêmement puissants d'opérer cette extinction; tandis qu'*en fait* elles laissaient la plus grande latitude au principe de perpétuité, et fournissaient aux capitalistes qui désiraient conserver la possession

tranquille de leurs annuités toute sécurité à cet égard.

Le principe du *remboursement au pair* assurait, il est vrai, à l'état la faculté de réduire, dans le cas d'une baisse d'intérêt, les avantages accordés à ses créanciers, et de diminuer ainsi progressivement la masse de ses engagements. Mais on trouva moyen d'annuler pour longtemps l'effet de cette disposition, en établissant *fictivement* le taux du *pair*, c'est-à-dire en négociant du 4 et du 3 pour 100, alors que l'intérêt des fonds publics était à 5. On put ainsi, grâce à cette fiction, laisser indéterminée et reculer fort loin l'époque où le *pair* serait atteint, et où la réduction s'effectuerait (1). Jusqu'à ce que cette époque fût arrivée, le rentier put dormir tranquillement sur ses coupons.

L'amortissement surtout avait *en théorie* une vertu merveilleuse pour éteindre la dette publique. Suivant la conception de Price, il n'était point de dette, si effrayante qu'elle fût, qui ne dût être absorbée en trente-six ans par un amortissement égal à 1 pour 100 de sa valeur primitive, et agissant à intérêt composé. La formule de Price leva tous les scrupules des hommes d'état et des particuliers ; on se jeta à

(1) Par suite de ce système, l'histoire financière de l'Angleterre ne présente encore que trois opérations de remboursement au pair, en 1749, 1822 et 1834. La première fut d'un onzième, la deuxième et la troisième d'un vingt-cinquième environ de la somme totale des rentes existantes.

corps perdu dans les emprunts, sûr de s'en tirer sain et sauf par la recette du docteur. Jamais indulgences des papes ne mirent des pécheurs tant à l'aise.

Toutefois l'action de l'amortissement était *en pratique* tout le contraire de ce qu'elle s'annonçait être en *théorie*. En *théorie* elle devait produire l'extinction rapide de la dette; *en pratique*, elle en favorisait au contraire la perpétuité. Price avait, il est vrai, imposé au gouvernement l'obligation d'acheter; mais il avait dispensé le rentier de celle de vendre; celui-ci pouvait donc conserver, aussi longtemps qu'il le voudrait, les titres dont il était porteur, et les transmettre même, s'il lui plaisait, à ses petits-enfants, et arrière-petits-enfants. Bien plus, l'action de l'amortissement était condamnée à ne se pouvoir prolonger au-delà d'une certaine limite. Une demande continue, croissante, de la part du gouvernement, en présence d'une offre de plus en plus restreinte de la part des vendeurs d'annuités, devait bientôt élever celles-ci à des prix sans rapport avec leur valeur réelle, à de véritables prix de fantaisie. C'est ce qui n'a pas tardé à arriver en France et en Angleterre, et a obligé les financiers dans ces deux pays de suspendre et d'atténuer de plus en plus l'action de l'amortissement.

Le grand mérite des combinaisons de l'amortissement et du remboursement au pair est donc d'avoir été une sorte de transaction et de juste-milieu, en-

tre le système de perpétuité et celui d'extinction, quelque chose de mixte, de bâtard, d'équivoque, de transitoire, qui avait le mérite de ne rien résoudre nettement, quant à la question de permanence ou de réductibilité de la dette. Sous ce rapport, il faut convenir que ces deux combinaisons ont parfaitement bien rempli le but auquel elles devaient servir. Elles ont fait accepter aux capitalistes, d'une part en servant leurs convenances, de l'autre en dissipant leurs appréhensions, les masses énormes d'effets publics qu'il a fallu mettre en circulation; et d'un autre côté, elles ont réservé à l'état le droit et la faculté d'extinction, qu'elles avaient cependant servi à tenir dans l'ombre.

Toutefois, si leur action a été fort utile pour aider à l'installation et au développement du crédit public, leur influence est au contraire fâcheuse, aujourd'hui qu'il s'agit de régulariser et de constituer définitivement ce système. Elles entretiennent le vague et le provisoire qui règnent encore dans les relations de l'état et des rentiers; elles empêchent qu'on n'aborde franchement et en face les grandes questions du système de crédit public; qu'on ne reconnaisse positivement les inconvénients et les avantages de cette institution, qu'on ne fixe le rôle qu'elle est appelée à jouer dans l'organisation sociale, et les conditions de forme et de durée qu'elle doit revêtir.

Il est vrai qu'en France et en Angleterre on est bien près d'en finir avec l'amortissement. Il y a quelques années, il était encore bon de réfuter les singulières élucubrations du docteur Price, au sujet des merveilles de l'intérêt composé; aujourd'hui cela n'est plus nécessaire. Les Anglais ont déclaré qu'à l'avenir ils voulaient purement et simplement appliquer au rachat de la dette l'excédant des recettes sur les dépenses, toutefois jusqu'à concurrence de cinq millions sterling, et sauf la faculté de consacrer cet excédant, lorsqu'il existe, à des dégrèvements d'impôts, ou à tout autre emploi qu'on jugera convenable. En France, nous avons adopté un parti assez semblable au fond; mais nous avons usé d'un peu plus d'artifice quant aux formes. Nous laissons intact le chiffre de cette allocation du budget, que nous sommes convenus d'appeler *revenu de l'amortissement;* mais nous n'appliquons au rachat des différentes natures de rentes les fonds qui s'y trouvent affectés sur le papier, qu'autant que ces rentes sont au-dessous du pair. Les sommes non employées sont mises en réserve, *toujours pour le compte de l'amortissement;* mais, en réalité, c'est au besoin du service public que ces réserves sont affectées. Si des occasions de dépenses extraordinaires se présentent, et qu'il faille emprunter, les réserves de l'amortissement fournissent les premiers fonds de l'emprunt: si ces occasions ne se présentent pas, nous les

faisons naître et nous appliquons les réserves de l'amortissement, par exemple, à des travaux publics. Seulement nous donnons à l'amortissement (être de raison, si jamais il en fut) des rentes, en échange de ses réserves, et nous lui allouons l'intérêt des sommes qu'il nous prête, sauf à employer ensuite l'intérêt de ces réserves, comme nous avons employé les réserves elles-mêmes. Je disais tout à l'heure que nous n'avions plus à réfuter les rêveries du docteur Price; je commence à croire que j'avais tort Si le docteur Price revenait, il nous prouverait, nos comptes à la main, que nous avons un fonds d'amortissement, qui s'accroît avec toute la puissance de l'intérêt composé; et si nous lui répondions que ce fonds n'a pas plus *d'existence physique* que certain *bureau de renseignements* cité l'autre jour à la chambre des députés par M. le comte Jaubert, il nous demanderait sans doute pourquoi nous en conservons le compte au budget. Je ne sais, pour ma part, ce que nous pourrions convenablement répondre à sa question.

Tous ces virements et revirements au compte de l'amortissement constituent sans doute un système de comptabilité fort compliqué et qui exige, de la part des teneurs de livres du Trésor, beaucoup de travail et d'habileté: c'est un système presque aussi embrouillé et aussi ingénieux que les cycles et les épicycles accumulés les uns sur les autres par les

astronomes grecs et arabes, avant l'adoption du système de Copernic. C'est une espèce de joujou très-compliqué et ouvragé comme ces boules creuses d'ivoire contenues les unes dans les autres, que les Chinois fabriquent avec une habileté si remarquable ; mais, après tout, ce jeu n'est pas si innocent qu'on pourrait le croire ; il offre l'inconvénient réel et grave de fausser, sur un point très-important d'économie sociale, le bon sens public, et d'entretenir des préjugés qui peuvent opposer de fâcheux obstacles aux améliorations que l'on voudra quelque jour introduire. Il est en outre beaucoup plus coûteux qu'on ne le suppose communément (1).

Nous sommes arrivés, depuis la loi de M. de Villèle, en 1835, à déclarer que l'amortissement ne devait opérer sur les effets publics qu'au-dessous du taux du pair. Pourquoi ne pas ajouter maintenant, à l'exemple de l'Angleterre, qu'en tout cas, l'allocation de l'amortissement ne pourra consister que dans l'excédant réel des revenus sur les dépenses ? y a-t-il donc inconvénient à rentrer, en fait de crédit public, dans un système de simplicité et de vérité.

Voilà pour l'amortissement ; quant au *remboursement au pair*, il faut aussi le régulariser, le dépouiller des fictions, des incertitudes et des difficultés qui contrarient sa réalisation en France de-

(1) Voyez la note. II.

puis bientôt quinze ans, et qui peuvent, après même que l'on sera parvenu cette fois à en triompher, susciter de nouveau, si la baisse de l'intérêt provoque, dans quelques années, le renouvellement de l'opération, le retour des mêmes embarras.

En fait comme en droit, le remboursement, ramené à ses termes les plus simples, à son expression véritable, veut dire réduction; c'est la réduction que le gouvernement demande, c'est la réduction contre laquelle les rentiers se débattent. Tout le reste n'est que des entraves mises à la réalisation de l'opération, et qui, sans offrir une garantie importante aux rentiers ; sont une cause d'embarras très-graves pour l'état.

Je pense que ce sont ces conditions de la réduction qu'il importe de préciser et de mieux fixer aujourd'hui, et il y a mille manières d'y arriver.

Par exemple, si l'on voulait que la réalisation de la réduction continuât à dépendre de la baisse du taux de l'intérêt, on pourrait stipuler que lorsque le taux moyen des effets publics aurait dépassé le pair pendant quatre ou cinq ans, une réduction égale à un dixième du montant de l'annuité primitive aurait lieu de droit. Si l'on objectait que ce système aurait pour effet de déprécier la valeur des effets publics, lorsqu'une fois ils attendraient le pair, je répondrais que le même inconvénient existe dans le système actuel, et que de plus, cette dépréciation est indéfinie,

comme celle de la lutte engagée entre le gouverne ment et les rentiers, sur la question même du remboursement.

Ou bien encore on pourrait introduire une base fixe de réduction à la place de celle déterminée d'une manière tout à fait aléatoire, par les variations du taux de l'intérêt. On pourrait stipuler que les annuités aujourd'hui soumises à la faculté du remboursement au pair, seront périodiquement réduites toutes les vingt années du dixième de leur valeur actuelle; en sorte qu'elles se trouveraient complétement annulées au bout de deux cents ans. Ou bien enfin on pourrait décider que la réduction serait chaque fois d'un dixième de la valeur réduite, ce qui serait une fiche de consolation pour ceux qui veulent absolument conserver des annuités perpétuelles (1).

On peut du reste imaginer une infinité de combinaisons différentes pour atteindre le but que j'indique. L'essentiel est de substituer des conditions claires et précises à celles singulièrement incommodes et embarassantes attachées à l'opération du remboursement au pair. Il importe de remarquer que l'introduction de ces conditions ne blesserait en aucune manière les droits des rentiers réduits, puisque,

(1) Dans ce système les valeurs décroissantes de l'annuité sont pour chacune des dix premières réductions, 0, 90. — 0, 81. — 0, 75. — 0, 65. — 0, 59. — 0, 53. — 0, 48. — 0, 43. — 0, 39. — 0, 85. de la valeur primitive, et ainsi de suite.

cette fois, en vertu du contrat qu'on suppose exister entre eux et le gouvernement, et qui les a soumis aux inconvénients, comme il leur assure les avantages du remboursement, l'option leur serait laissée ou de prendre ce remboursement, ou d'accepter les condions nouvelles qu'on leur propose. Moyennant l'offre de cette option, le gouvernement est tout à fait maître de donner à l'annuité nouvelle, qu'il offre en échange de l'ancienne, le caractère qu'il juge le plus convenable au besoin du crédit public et à l'intérêt général. Quand bien même on repousserait toute similitude entre l'opération du remboursement au pair et la réduction, il n'en est pas moins vrai, qu'en usant des droits que lui confère cette opération elle-même, le gouvernement aurait incontestablement la faculté de substituer des annuités quelconques, et en particulier des rentes réductibles à celles prétendues perpétuelles qui existent aujourd'hui, puisqu'il le ferait avec le consentement des rentiers.

Si l'on veut franchement faire de l'opération du remboursement la seule chose qu'elle doive être, c'est-à-dire un moyen de régulariser la réduction des annuités de l'état; si l'on veut soumettre cette réduction à une marche fixe et déterminée, à des conditions certaines qui préviennent le retour d'une stagnation pareille à celle qui existe dans le crédit public français depuis douze années, et la possibilité

d'une crise comme celle que l'on n'a cessé d'appréhender depuis qu'on est dans l'attente du remboursement; si, d'ailleurs, on fixe ces conditions avec une grande modération, de manière à ménager la position des rentiers réduits; il me semble que la conciliation s'établira d'elle-même entre les partisans et les adversaires de la mesure. Les rentiers ne pourront pas prétendre que leur existence se trouve dérangée par la suppression d'une portion minime de leurs revenus, renouvelée à des intervalles fort éloignés. Les annuités nouvelles offriront, sous le rapport de la fixité, plus d'avantages encore que les actions des entreprises industrielles, concédées pour quatre-vingt-dix-neuf années au plus, et qui cependant sont fort recherchées. En général, on doit remarquer que depuis quelques années le public montre beaucoup plus de prédilection qu'autrefois pour les annuités à terme. En Angleterre notamment, où la loi autorise la conversion des annuités perpétuelles de la dette en annuités viagères, on a fait depuis 1830 un usage assez fréquent de cette faculté très-négligée auparavant. La faveur accordée aux actions industrielles dont je parlais tout à l'heure est une autre preuve de ce changement opéré dans l'esprit public. D'ailleurs des annuités soumises à une décroissance aussi lente que celle que je suppose n'offriraient pas, sous le rapport de la facilité de négociation, de diffé-

rence essentielle avec des annuités perpétuelles ; et cependant elles assigneraient un terme précis à la durée des engagements de l'état ; elles assureraient leur liquidation graduelle et empêcheraient leur accumulation indéfinie.

Ainsi l'aversion témoignée par le public contre les annuités à terme, aversion déjà fort affaiblie, ne s'attacherait pas aux nouveaux titres de crédit substitués aux rentes perpétuelles ; et les motifs qui avaient obligé à dissimuler la condition de réduction, sous le voile du remboursement au pair, permettraient de proclamer franchement cette condition, qui serait d'ailleurs renfermée dans de sages limites.

C'est seulement pour introduire cette modification dans la constitution du crédit public, que j'admets l'utilité de l'opération actuellement pendante du remboursement. Car pour ce qui est de l'opération en elle-même, et de son admission comme élément permanent et définitif de notre système financier, je la repousse de toutes mes forces. J'ai tout à l'heure sommairement indiqué les motifs de mon opinion ; on les trouvera plus complétement développés dans la note jointe à ces observations, et où se trouve examiné dans ses détails le mécanisme du *remboursement au pair*.

# NOTE I.

SUR

LE MÉCANISME DU REMBOURSEMENT AU PAIR (1).

---

C'est le principe même du système de *remboursement au pair*, considéré d'une manière tout à fait abstraite et générale, que je me propose d'apprécier ici, sans m'occuper de l'opération particulière dont il est actuellement question pour la France. Afin d'arriver ensuite à celle-ci avec plus d'avantage, je veux momentanément la laisser à l'écart. Je suppose que nous assistions à la fondation d'un système de crédit public, et je recherche s'il est convenable d'y introduire le principe du remboursement au pair, ou s'il vaut mieux renoncer à cette faculté. C'est dans ce degré de généralité que je considère la question, et c'est un moyen, il me semble, de la traiter avec plus de calme et d'impartialité.

Parmi les raisons qui doivent déterminer le rejet ou l'adoption d'un mode quelconque d'extinction de la dette publique, on ne doit admettre qu'avec infiniment de précautions, la considération des avantages particuliers que ce mode stipule, en faveur, soit de la partie débitrice, soit de la partie créancière, de l'état ou des rentiers. Le prêteur, agissant en connaissance de cause, aussi bien que l'emprunteur, l'un et l'autre ne manqueront pas de compenser par

(1) Cette note avait été écrite en 1829 à l'occasion des projets de remboursement qui se débattaient à cette époque. Je me décide à la publier parce qu'elle s'applique également bien à la discussion engagée aujourd'hui.

les autres conditions du contrat ce que celles du remboursement peuvent avoir de défavorable à l'un ou à l'autre.

J'avais besoin d'établir nettement ce principe avant de passer à l'appréciation des effets du système de remboursement au pair. En effet, ceux qui défendent ce système, le font en général, parce qu'ils sont frappés de la clause avantageuse qu'il stipule en faveur de l'état, en lui permettant de réduire l'annuité payée aux créanciers, lorsque le taux général de l'intérêt aura baissé sur le marché. Sans doute cette stipulation est favorable à l'état, il est impossible de le méconnaître. Mais croit-on qu'elle n'ait pas sa compensation dans les autres clauses du marché? Croit-on que l'état ne soit pas obligé d'ajouter quelque chose à l'annuité qu'il paie immédiatement à ses prêteurs pour les indemniser de ce qu'il leur retranchera dans l'avenir? Quel capitaliste, en contractant avec l'état, ne saura pas faire la différence d'une rente remboursable au pair, avec une rente perpétuelle? On a toujours devant les yeux, en raisonnant sur ce sujet, les emprunts contractés en France après l'invasion de notre territoire; et on prétend, avec raison, que les capitalistes, en souscrivant des emprunts à 58 francs, ne faisaient guère entrer en ligne de compte la faculté ou la non-faculté du remboursement. L'observation est juste, quant à cet exemple particulier; mais est-ce sur un exemple pris dans des circonstances aussi extraordinaires, qu'on peut baser une assertion générale? Croit-on qu'il en fût de même aujourd'hui, et que si un emprunt venait à être contracté, la réserve du remboursement au pair ne se payât pas? Ceci cependant n'est encore qu'une conjecture. Eh bien! j'en appelle à l'expérience, à une expérience faite en grand. D'après les relevés présentés par le docteur Hamilton (1), dans les vingt années de 1792

(1) *An inquiry concerning the rise, etc.. of the national debt of great*

à 1813, le gouvernement anglais a emprunté 168 millions de livres sterling en 3 p. 100, et 58 millions en 5 p. 100. Ceux-ci furent négociés avec une perte moyenne de 8 p. 100 sur le prix des premiers, parce qu'atteignant le pair beaucoup plus tôt, ils soumettaient les détenteurs à un remboursement, et par conséquent à une réduction d'intérêts plus rapprochés. Ces 5 p. 100 furent réduits en 1822 à quatre 1/5 p. 100; ce qui fait une réduction de 16 p. 100 sur la valeur de l'annuité. Or, si l'on suppose que les 5 p. 100 avaient été empruntés dans l'année 1802, terme moyen entre 1792 et 1813; si l'on escompte à cette époque la valeur de la réduction de 16 pour 100 opérée par l'état, en 1822, sur les intérêts payés aux rentiers; si l'on escompte en même temps la valeur de la *prime* supplémentaire de 8 p. 100 qu'il a été obligé de leur payer pendant vingt ans, de 1802 à 1822, on verra que les deux sommes s'équilibrent presque exactement, et que le marché fait par l'état, en se réservant la faculté d'un remboursement prochain, ne lui a été, en définitive, ni plus ni moins avantageuse que s'il eût simplement négocié des rentes perpétuelles. Cette concordance parfaite que nous trouvons ici n'a certainement pas grande importance, en tant qu'elle s'applique à un exemple isolé; elle n'est ici qu'un effet du hasard. Presque toujours la clause du remboursement au pair donnera un résultat favorable à l'une des parties, tantôt à l'une, tantôt à l'autre. Mais si l'on prend la moyenne de ces résultats opposés, on trouvera, sans aucun doute, que la prime payée par l'état aux rentiers, pour se réserver la faculté de les rembourser au pair, compense exactement la réduction ultérieure qu'il leur fait éprouver par ce remboursement.

Ainsi, la considération d'un avantage *financier* ne saurait

*britain. By Robert Hamilton,* part. 3. chap. 6. L'ouvrage a été traduit en français.

trouver place parmi les motifs qui militent en faveur de l'introduction dans notre système de crédit public du remboursement au pair. Cet avantage, je le répète, est, en général illusoire ; tout ce que l'état gagne par la réduction ultérieure, il le perd par l'augmentation immédiate de l'intérêt à laquelle il doit se soumettre en se réservant le remboursement au pair. L'état pourra sans doute, après vingt, trente ou quarante ans, réduire la somme annuelle des intérêts de 100 millions à 80 millions ; mais pour obtenir cet avantage, il aura dû payer d'abord pendant vingt, trente ou quarante ans, 100 millions au lieu de 90 millions, dont les prêteurs se fussent contentés s'ils n'avaient pas eu en perspective la réduction.

En l'absence de considérations purement financières, quels motifs pourraient donc faire adopter le système de remboursement au pair de préférence à tout autre? Ceux-là seulement qui résultent de son action *morale*, de son action *politique* sur la société. Examinons-le sous ce rapport.

Une rente *remboursable au pair* n'est au fond qu'une *rente réductible à une certaine époque, selon la marche du taux de l'intérêt, et dans une certaine proportion qui reste indéterminée*. En effet, dans ce système l'offre du remboursement n'est en réalité qu'une affaire de forme ; elle n'est jamais faite que dans des circonstances où il est impossible qu'elle soit acceptée : le gouvernement n'offre l'alternative du remboursement ou de la réduction, que parce qu'il sait qu'en raison du taux actuel de l'intérêt, on se soumettra de préférence à la réduction. Une rente remboursable au pair n'est donc au fond qu'une annuité réductible ; de plus, l'époque, le taux de la réduction ne sont pas précisés. On ne contestera donc pas l'exactitude de la définition que j'ai donnée ci-dessus.

Cela étant, il y a lieu de se demander si l'institution d'une

masse de rentes publiques, qui *consiste en annuités réductibles à une époque indéterminée et dans une proportion indéterminée*, présente de grands avantages sous le rapport moral et politique ?

Pour répondre convenablement à cette question, je dois d'abord faire remarquer que toute annuité, dans laquelle une portion du principal est payée annuellement avec l'intérêt, et qui par conséquent tend à s'éteindre après un certain laps de temps, a le désavantage de rendre difficile d'abord la distinction, ensuite le placement de cette portion de capital remboursée avec l'intérêt. Elle expose le capitaliste à dépenser à son insu, et sans le remarquer, le fonds avec le revenu. Aussi de pareilles annuités parce qu'elles sont contraires aux habitudes d'économie, généralement prévalantes dans la société, n'ont jamais pu trouver de faveur sur le marché; et et les preuves de ce fait sont abondantes.

« Pendant le cours des deux guerres qui ont commencé en » 1739 et en 1745, dit Adam Smith, on emprunta peu sur » annuités à termes, ou sur annuités viagères. Une annuité » de 98 ou 99 années vaut à peu près autant d'argent qu'une » annuité perpétuelle, et devrait être, à ce qu'il semble d'abord, un moyen pour emprunter à peu près autant. Mais » ceux qui achètent des effets publics, dans la vue d'assurer » des établissements à leur famille, et de faire un placement » pour la postérité la plus reculée ne se soucieraient guère de » placer leur argent dans un effet dont la valeur va toujours » en diminuant. Et les personnes de cette espèce font une » portion très-considérable des propriétaires de fonds publics. Ainsi, quoique une annuité pour un long terme d'années ait, à très peu de choses près, la même valeur intrinséquemment qu'une annuité perpétuelle, cependant elle ne » trouve pas, à beaucoup près, le même nombre d'acheteurs. » Ceux qui souscrivent pour un nouvel emprunt du gouver-

» nement songent en général, à revendre le plus tôt possible
» leurs souscriptions, et préfèrent de beaucoup une annuité
» perpétuelle, rachetable par l'amortissement, à une annuité
» de même valeur remboursable à termes fixes. La valeur de
» la première peut être considérée comme étant la même en
» tout temps; et par conséquent, comme effet négociable et
» transmissible, elle est plus commode que l'autre(1). »

Lorsqu'en 1817, on s'occupa de reconstituer en France le système de crédit public, il fut proposé de créer, au lieu de rentes perpétuelles, des rentes remboursables partiellement et à termes fixes. Un honorable banquier, dont les opinions eurent une si grande influence sur les déterminations financières prises à cette époque, repoussa la proposition. « Je répondrai d'abord, dit-il que ces nouvelles valeurs
» ne sont pas dans les habitudes des capitalistes, et qu'ils
» n'engageraient probablement pas leurs capitaux sur les
» titres qu'on propose de leur offrir. Un emprunt rem-
» boursable à terme présente moins de motifs de confiance
» que des rentes perpétuelles. Lorsqu'il s'agit de livrer de
» grands capitaux, on veut que les titres qui les représentent
» soient constamment réalisables; on ne veut pas s'exposer
» à les voir en quelque sorte immobilisés, en acceptant des
» titres nouveaux, dont la négociation pourrait n'être pas
» aussi facile, aussi régulière. C'est donc d'après de mûres
» réflexions, et après avoir consulté les personnes les plus
» versées dans les grandes opérations, que le gouvernement
» s'est décidé pour le mode qu'il vous propose. Je ne crains
» pas de le dire, tout autre mode n'obtiendrait pas de succès;
» et vous mettriez le sort de l'état en question, si vous vous
» décidiez à en faire l'épreuve. (2) »

(1) *Richesses des nations*, liv. 5, chap. 3.
(2) *Moniteur* du 5 mars 1817.

En Angleterre, on a constamment cherché à émettre des annuités à terme et à vie, au lieu de rentes perpétuelles. Il y a même une loi qui autorise les commissaires pour l'amortissement à transférer en tout temps des annuités à vie, en échange d'annuités perpétuelles : l'accroissement d'intérêt qui résulte naturellement de cette opération, est pris sur le fonds d'amortissement.

Quoique les termes de la conversion fussent extrêmement favorables aux porteurs de rentes, tellement même que le comité de finances de l'année dernière s'est cru obligé de les modifier, cependant le public n'a presque point fait usage de cette faculté (1). Et à la dernière session du parlement la proposition ayant été faite d'employer entièrement le fonds d'amortissement à la création d'annuités à terme, en échange d'annuités perpétuelles, M. Herries, ancien chancelier de l'échiquier, fit observer : « Que dans son opinion cet arrangement pourrait difficilement avoir lieu, parce que des annuités à terme n'étaient pas une valeur marchande. Pendant ces trente dernières années le gouvernement avait fait tous ses efforts pour en introduire l'usage, et cependant elles n'avaient jamais pu entrer qu'en très-petites quantités dans les grandes opérations financières. Toutes les fois qu'on avait voulu les jeter sur le marché, on avait trouvé qu'elles réussissaient mal, et qu'il valait mieux emprunter d'une autre manière. C'était là ce qui avait déterminé le comité à s'opposer au système proposé, quoiqu'il fût au fond très-porté pour la création d'annuités à vie, si elles pouvaient se négocier à un taux équitable (2). »

La bourse de Paris a offert dernièrement encore un exem-

(1) *N. B.* Il paraît qu'il s'est opéré depuis six ans un changement remarquable dans les dispositions du public anglais, et que depuis lors beaucoup d'annuités viagères se sont négociées.

(2) *Times* du 14 juillet 1838.

ple frappant de la défaveur attachée aux annuités à terme. De pareilles annuités étaient annexées aux actions du canal de Bourgogne ; ces actions circulaient mal. Une compagnie se chargea de payer aux porteurs le montant de l'intérêt annuel, en capitalisant pour eux la portion du principal remboursé annuellement, qu'elle leur distribue au moyen de tirages semestriels. Cette opération, qui ne changeait rien à la valeur intrinsèque des actions, en éleva cependant le prix d'une manière notable sur le marché, parce qu'elle en rendit la négociation plus facile.

Ceci est donc un fait sur lequel on ne peut conserver aucun doute ; le public a témoigné jusqu'ici une prédilection marquée pour les annuités perpétuelles ; ce sont les seules qui aient satisfait pleinement aux besoins des capitalistes.

Mais si des annuités à terme, dans lesquelles l'époque de l'extinction est fixée, présentent des inconvénients si graves, sont tellement contraires à l'esprit d'économie et de prévoyance, que leur circulation n'a jamais pu recevoir un développement de grande importance, pense-t-on qu'une masse *d'annuités réductibles, dans lesquelles ni l'époque ni le taux de la réduction ne sont déterminés*, c'est-à-dire, une masse de rentes remboursables au pair, soit une création beaucoup plus favorable aux intérêts moraux et politiques de la société? pense-t-on qu'elle doive satisfaire beaucoup mieux aux besoins et aux goûts des capitalistes ?

Combien de fois, dans l'espace d'un siècle, de 1730 à 1830, a-t-on fait usage en Angleterre de la faculté du remboursement au pair? On ne peut citer que deux opérations de quelque importance. Une réduction, en 1749, supprima la onzième partie de l'intérêt de la dette ; une autre réduction, en 1822, en supprima la vingt-cinquième partie (1).

(1) En 1749, lors de la première réduction, la dette anglaise était de 76 mil-

Il faut reconnaître que si le remboursement au pair a été admis dans le système financier anglais, c'est qu'il a pu y figurer plus de nom que de fait ; c'est qu'il contenait en lui-même sa négation. Afin de rassurer les esprits, effrayés de l'accumulation de la dette, on stipulait la faculté de remboursement au pair; mais en même temps on s'arrangeait pour tempérer et éloigner l'effet de cette réserve. Quand l'intérêt était à 5, à 4 p. 100, on créait des annuités à 3 p. 100, et, en reculant ainsi bien loin avec le taux du pair l'époque du remboursement, on déterminait les prêteurs à accepter une clause à laquelle ils n'eussent autrement pas consenti. Il est tellement vrai qu'on a toujours cherché à éluder la clause de la réduction, en élevant le taux du pair, qu'on n'a jamais seulement songé à déterminer à l'avance la quotité de cette réduction.

Je reviens à la question que j'avais posée tout-à-l'heure. Pense-t-on *qu'une masse d'annuités réductibles, dans lesquelles ni le taux ni l'époque de la réduction ne sont déterminés*, soit une création très-favorable aux intérêts moraux et politiques de la société ?

Sans doute une rente successivement réductible, à des termes distants et par degrés insensibles, est préférable à une annuité à terme qui s'éteint brusquement ; elle répond beau-

lions de liv. sterl.; la portion soumise à la réduction, consistant en rentes 4 p. 100, s'élevait à 57 millions, à peu près aux trois-quarts du total. La réduction sur ces trois-quarts fut d'un demi pour cent pour les huit premières années ; soit un huitième de l'annuité ; et par conséquent elle supprima un huitième des trois-quarts, soit un onzième de la dette totale.

En 1822, la somme des annuités 5 p. 100 remboursées s'élevait à 7,200,000 liv. sterl. ; l'intérêt total de la dette à 30 millions. La réduction fut de 5 à 4 1/5 ; c'est-à-dire de 4/25 de l'annuité, ou de 1/25 de la somme totale des rentes.

* Depuis que cette note a été écrite, les Anglais ont effectué en 1830 la conversion de leurs fonds 4 p. 100, en 3 1/2 p. 100. L'opération a porté sur un capital à peu près égal à celui des fonds convertis en 1822.

coup mieux aux besoins des capitalistes, parce qu'elle se rapproche davantage de la nature d'une annuité perpétuelle; mais l'indétermination de l'époque et du taux de la réduction sont des circonstances extrêmement fâcheuses. Dans une annuité à terme, le propriétaire peut connaître, s'il le veut, la portion de capital qui lui est annuellement remboursée; et en la plaçant, s'il le peut, à intérêt composé, il se reconstituera par degrés un revenu équivalent à celui qu'il perdra par l'extinction de l'annuité. Dans une rente réductible au pair, une portion du principal est aussi annuellement remboursée au rentier. C'est cette *prime*. dont j'ai parlé, que l'État lui paie en compensation de la réduction qu'il lui fera éprouver plus tard. Mais dans un contrat où tout est aléatoire, comment le rentier déterminera-t-il la portion de rente annuelle qu'il doit mettre en réserve et capitaliser, pour faire face à une réduction future, dont l'époque, le taux, lui sont également inconnus? Le rentier se doute-t-il seulement que le gouvernement lui rembourse chaque année une certaine portion du capital avec l'intérêt, et qu'il doit mettre à part et replacer cette portion, pour reconstituer le revenu dont la réduction le privera plus tard? Tant de calculs, de combinaisons, de prévoyance, sont bien au-dessus de la portée de la plupart des hommes; et lorsque la réduction arrive, elle prend le rentier au dépourvu avant qu'il ait avisé aux moyens de réparer la brèche qui va être faite à sa fortune. Si le taux de la réduction est considérable, si elle porte sur la plus grande portion de la dette publique, qu'on songe quelle commotion cette cessation subite d'un vaste revenu causera dans la société. Il n'y a là, sans doute, aucune destruction du revenu national; les contribuables gardent ce que les rentiers touchaient auparavant: mais une multitude de rapports seront altérés; la production, le commerce devront éprouver dans leurs cours un dérangement considérable, et avant que tout

soit remis en équilibre, de vives souffrances auront été éprouvées.

Cependant le rentier, qui n'a pas eu assez de prévoyance pour combler par une sage accumulation le déficit qu'il va éprouver dans son revenu, lorsqu'il voit l'heure fatale arriver, cherchera à réparer l'effet de sa négligence par un zèle brusque et tardif. Il vivait inactif sur les intérêts de son capital; pour maintenir son revenu au même niveau, il veut exploiter lui-même ce capital : il entre dans la carrière industrielle sans avoir acquis les connaissances qui pourraient assurer son succès. De là de tristes mécomptes, et de funestes catastrophes.

Au nombre des causes qui, en 1825, amenèrent une production désordonnée, et par suite un grand désastre en France et en Angleterre, j'ai entendu souvent compter, et avec raison, les réductions et tentatives de réductions de rentes sur l'État opérées dans les deux pays.

Mais là ne s'arrêtent pas encore les inconvénients du système de remboursement au pair.

Nous l'avons déjà dit, en se réservant la faculté du remboursement au pair, c'est à la réduction que le gouvernement veut arriver. Si la réduction ne devait pas être acceptée par les rentiers, le remboursement en lui-même serait impraticable; car il est impossible d'admettre que l'état puisse trouver de nouveaux prêteurs pour des sommes aussi colossales, à des conditions que repousseraient ses anciens créanciers; et qu'en aucun cas il puisse surgir tout à coup dans la société un nombre suffisant de capitalistes prêts à se substituer incessamment à la place des anciens créanciers de l'état, tandis que ceux-ci iront reprendre la place des premiers dans les ateliers de l'industrie. Ainsi, tout le succès de l'opération du remboursement au pair repose sur la condition que ce remboursement n'aura pas lieu, qu'un si

énorme déclassement de capitaux ne s'effectuera pas; et, sous le voile du remboursement, c'est à la réduction qu'on a visé.

Mais réduction est un mot qui sonne mal; et quoique la chose en elle-même n'ait rien que d'équitable pourvu qu'elle soit convenue à l'avance, on a craint, en l'avouant d'une manière formelle, d'effaroucher les rentiers. On a espéré, en se servant du mot de remboursement, leur faire prendre le change sur la véritable nature de la clause à laquelle ils se soumettaient.

Qu'en résulte-t-il? La réduction est réellement obligatoire pour les rentiers; c'est à quoi, en définitive, ils devront se résigner. Et cependant, avant que cette obligation soit reconnue et accomplie par eux, il faut que le gouvernement commence par employer un moyen de contrainte, une menace de remboursement. Tout le monde sait que ce remboursement n'aura pas lieu, qu'il n'est rien qu'un épouvantail; les rentiers en sont convaincus aussi bien que le gouvernement; et cependant ce remboursement, qui ne doit jamais être réellement effectué, il faut en faire les apprêts, il faut en subir la dépense, précisément comme s'il devait se réaliser. C'est à cette condition seule que l'on peut forcer le consentement des rentiers.

Lorsqu'en 1823, les députés des cortès s'enfermèrent dans Cadix avec leur monarque captif, ils savaient bien que les Français ne se retireraient pas sans obtenir la délivrance de Ferdinand; ils savaient aussi qu'une longue résistance était impossible, et qu'avant peu il faudrait subir les conditions du vainqueur. Mais lorsqu'on peut reculer, pourquoi hâter l'instant de la défaite? Ne fût-ce que pour l'honneur, il faut faire bonne contenance jusqu'au dernier instant; et qui sait d'ailleurs si quelque miracle ne viendra pas nous sauver?... On se tient

donc renfermé derrière les remparts de Cadix, on laisse l'ennemi dresser ses batteries, creuser ses tranchées; et, lorsque les canons sont pointés, que la brèche va s'ouvrir, alors on arbore le pavillon blanc, on accorde à la force ce qu'on a refusé d'abord aux sommations. N'est-ce pas là une fidèle image de la petite guerre du remboursement? Les rentiers savent que la réduction est au fond ce qu'on prétend leur imposer; ils savent aussi qu'un peu plus tôt, un peu plus tard, force à eux sera de s'y soumettre, et ils ne seraient pas éloignés de s'y prêter de bonne grâce. Mais puisque la loi permet de tenter la résistance sans qu'il en coûte rien, pourquoi ne pas l'essayer? On ne peut rien perdre à attendre, et on peut tout gagner : on se retranche donc derrière la demande du remboursement. Alors commence un siége en règle: le ban et l'arrière-ban de la milice financière sont convoqués; le taux des effets publics est soutenu et haussé sur tous les marchés de l'Europe, comme un mur de circonvallation élevé autour des rentiers; les éclaireurs sont en campagne pour observer le champ de la politique : car si quelque bruit fâcheux, si quelque nouvel emprunt faisait fléchir quelque part le taux des fonds publics, c'est une brèche au mur de circonvallation; le rentier s'échappe, les assiégeants ont perdu le fruit de leurs travaux. Mais enfin si rien n'est venu troubler leurs opérations, quand tout est prêt pour l'assaut, c'est-à-dire, quand on va signifier le remboursement, alors les rentiers baissent pavillon, et se soumettent paisiblement à la réduction, contents d'avoir fait payer chèrement à l'ennemi l'honneur de la victoire : car il est bon de le dire, cette guerre fort innocente ne laisse pas d'être assez coûteuse. Nous avons dépensé 400 millions dans la guerre d'Espagne, 30 millions dans la campagne de Morée, 35 millions étaient demandés pour la prochaine guerre du remboursement.

Je me résume. Si l'on veut absolument indroduire dans

l'institution du crédit public le système de la réduction, du moins faut-il choisir des combinaisons plus simples, et plus commodes et moins dangereuses que celles du remboursement au pair. — Il faut fixer à l'avance, d'une manière claire et précise, le mode de décroissance des annuités.

# NOTE II.

SUR

LES EFFETS DE L'AMORTISSEMENT.

---

L'amortissement impose à l'état, en faveur des possesseurs d'effets publics, des sacrifices énormes et certainement fort supérieurs à ce qu'on suppose communément; on a prétendu, il est vrai, limiter ces sacrifices, en ordonnant que les rachats cesseraient d'avoir lieu au-dessus du pair. Mais comme s'il était dit, qu'en fait de crédit public on ne doit jamais entrer dans un système de vérité, on a fait du taux du *pair* quelque chose *d'arbitraire*, de *fictif*, de *nominal*, que l'on a déterminé de manière à éluder la règle qu'on venait de poser. Ainsi, quand il s'agit de rentes 5 p. 100, le *pair* veut dire 100 fr. de capital pour 5 fr. de rente, soit 20 fr. de capital pour 1 fr. de rente. Mais ce qui était le pair pour le 5 p. 100 ne l'est plus pour le 4 p. 100. Dans ce cas, le pair signifie 100 fr. de capital pour 4 fr. de rente, soit 25 fr. de capital pour 1 fr. de rente; de même, en prenant du 3 p. 100, le pair devient 33 fr. 33 c. de capital pour 1 fr. de rente. Ainsi tandis qu'on recule devant l'idée de racheter 5 fr. de rente en 5 p. 100, à raison de 100 f. 5 c.; on trouve bon de payer 125 f. ces mêmes 5 fr., pourvu qu'ils s'appellent du 4 p. 100, et 166 fr. 66 c. pourvu qu'ils s'appellent du 3 p. 100.

Grace à ces subtilités, voici quel est le résultat de la balance entre les aliénations et les rachats de rente effectués depuis 1830 jusqu'au 1er janvier 1837.

L'état a négocié, le 19 avril 1831,

7, 142, 858 fr. de rente 5 p. 100 à 84 fr. qui ont produit... . 120,000,000 fr.

Et le 8 août 1832,

7, 614, 213 fr. de rente 5 p. 100, à 98 fr. 50 qui ont produit. . 150,000,000

14, 757, 071 fr. de rente, qui, au taux moyen de 91, 48, ont produit . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 270,000,000

D'un autre côté, du premier janvier 1830 au premier janvier 1837, l'état a racheté :

| | | |
|---|---|---|
| 7, 490, 871 | fr. rentes 5 p. 100 qui ont coûté | 139, 813, 379, 53 fr. |
| 126, 284, | 4 1/2 | 2, 637, 822, 75 |
| 534, 248, | 4 | 11, 817, 825, 28 |
| 8, 842, 625, | 3 | 218, 519, 637, 82 |
| 16, 994, 028 | fr. rentes de toute espèce qui ont coûté | 372, 788, 663, 38 fr. |

Les rentes rachetées depuis 1830 jusqu'au premier janvier 1837, ont donc coûté, à très peu près, 22 fr. pour 1 fr. de rente ; soit 110 fr. pour 5 fr. de rente.

Ainsi l'état a racheté 16,994,000 fr., de rente, à 110 fr.
Et il a vendu 14,757,000 fr., de rente, à 91 fr. 48 c.

Différence, 18 fr. 52 c.

En sorte que sur toute la somme aliénée il a perdu pour chaque, 5 fr. de rente, 18, fr. 52 c.; soit sur 14,757,000 fr. de rente, 54,600,900 fr.

Telle est la prime payée depuis 1830, par l'état, aux capitalistes détenteurs de rentes, par suite du jeu de l'amortissement.

Sans doute, la prévision de ce bénéfice a contribué à élever le taux des rentes au moment des négociations, et a procuré à l'état des conditions meilleures que celles qu'il eut autrement obtenues. On peut affirmer cependant que cet avantage est loin de compenser la perte que les rachats de l'amortissement ont causée à l'état, et que les sacrifices qu il s'im-

pose par suite de ce système sont des sacrifices à peu près en pure perte, et dont il ne lui est pas tenu compte.

En Angleterre le comité d'enquête, institué en 1826, constata que, depuis 1817 jusqu'à 1825, le maintien de l'amortissement, et la différence entre le taux de négociation des rentes vendues, et le taux de rachat des rentes amorties, avait imposé à l'état une charge annuelle de 49,900,000 fr. en rente. (Voyez l'ouvrage de M. Bailly, sur les finances du Royaume-Uni). Il n'est pas étonnant qu'un pareil résultat ait déterminé les Anglais à réduire l'amortissement à l'excédant réel des recettes sur les dépenses.

5

DES

# CONSÉQUENCES DU REJET,

PAR LA CHAMBRE DES PAIRS,

DU PROJET DE LOI CONCERNANT

# LE REMBOURSEMENT

ET LA

CONVERSION DE LA RENTE DE 5 FRANCS,

ET

# NOUVELLES CONSIDÉRATIONS

SUR

L'APPEL AU RACHAT AU PAIR,

PAR LE DUC DE GAËTE.

PARIS,
IMPRIMERIE DE GUIRAUDET ET JOUAUST,
RUE SAINT-HONORÉ, 315.

1838

DES

# CONSÉQUENCES DU REJET,

PAR LA CHAMBRE DES PAIRS,

DU PROJET DE LOI CONCERNANT

# LE REMBOURSEMENT

ET LA CONVERSION DE LA RENTE DE 5 FRANCS,

ET

# NOUVELLES CONSIDÉRATIONS

SUR L'APPEL AU RACHAT AU PAIR.

---

Tout a été dit, en 1824 et depuis, soit, dans les deux Chambres, soit, dans les feuilles publiques ou dans les écrits particuliers, pour, contre et sur le remboursement et la conversion de la rente de cinq francs.

Les nouveaux défenseurs de cette proposition ne voulant pas distinguer un expédient excusé, plutôt que justifié par la difficulté des circonstances; d'une mesure choisie, dans un temps prospère, s'étaient appuyés de l'exemple de deux ministres, justement célèbres, sans tenir aucun compte de l'état dans lequel ils avaient trouvé les affaires, à ces époques reculées; et sans considérer que Sully et Colbert n'étant

liés par aucun engagement contraire, à l'égard de la partie de la dette qui avait été légitimement contractée; tandis que l'autre était le résultat de créances peu recommandables par leur origine, avaient pu se croire parfaitement libres dans les déterminations qu'ils avaient à prendre.

Et cependant, l'histoire contemporaine leur en a fait un reproche sérieux, comme d'une atteinte portée à la doctrine du crédit!

Tout homme de bonne foi conviendra que notre situation est loin d'être celle dans laquelle ces ministres se sont trouvés :

D'une part, les lois de 1816 et 1817 nous imposent des obligations que nous devons respecter :

De l'autre, nous n'avons qu'à nous féliciter du bon ordre de nos finances.

Ces anciens exemples avaient donc été, sous tous les rapports, mal choisis, et ne pouvaient être d'aucune autorité, quoi que l'on en ait pu dire, encore, dans la dernière discussion qui a déterminé le vote de la chambre des pairs.

Un fait grave, auquel on n'a jamais paru faire la moindre attention, avait néanmoins toujours dominé la question du droit de remboursement si longuement débattue. L'histoire nous apprend que *la perpétuité de la dette publique a constamment conduit à la banqueroute !*

Il résultait naturellement de ce fait *capital*,

qui, par sa notoriété, se trouve hors de toute contestation, que le remboursement de la dette avait, dans tous les temps, été, pour l'Etat, non seulement un *droit*; mais plus encore un *devoir* trop malheureusement négligé ou méconnu : j'entends toujours un remboursement *réel*, produisant l'extinction définitive du capital et de la rente; à la différence de celui purement *nominal*, que tout débiteur d'une rente constituée peut faire, aux termes du Code civil, quand il lui plaît, à l'aide de nouveaux emprunts, en reportant, ainsi, la charge du capital et de la nouvelle rente sur sa postérité, à tous risques pour elle.

C'est en confondant, à dessein ou par irréflexion, sous une dénomination équivoque, deux actes qui diffèrent aussi essentiellement dans leurs effets, que l'on avait pu créer des dissentiments apparents sur un point de doctrine dont on avait été chercher la solution jusques dans la loi du 24 août 1793!... tandis que l'institution même de l'amortissement ne l'avait jamais laissé, un instant, douteux, puisqu'elle constituait, sous nos yeux, un mode de *remboursement* spécialement affecté à la rente de cinq francs. Celui que le projet de loi y substituait, *par un abus du mot*, n'était, comme l'a dit, avec tant de justesse, l'éloquent rapporteur de la chambre des pairs, qu'un artifice afin

d'arriver à la conversion, en faveur de laquelle on ne dissimulait même pas ses préférences; et l'opinion s'était facilement prévenue pour une opération qui devait, disait-on, infailliblement produire la baisse de l'intérêt de l'argent et faire refluer d'immenses capitaux vers l'agriculture, l'industrie et le commerce; en déterminant, de plus, dès le premier moment, une réduction au profit des contribuables, de dix, douze et jusqu'à quinze millions, peut-être... sur un budget d'un milliard!!!... Sans doute, en principe, aucune économie *légitime* n'est à dédaigner; mais aucune, aussi, n'est *permise*, privée de ce caractère; à moins d'une de ces nécessités qui commandent aux lois elles-mêmes.

Le prestige, dont je viens de parler, soutenu, d'abord, par des orateurs d'un talent distingué, et, je crois pouvoir le dire, généralement, détruit aujourd'hui, devait jeter, dans beaucoup d'esprits, les incertitudes qui avaient prolongé des débats auxquels le jugement porté pour la deuxième fois, par la chambre des pairs, à la suite d'une savante discussion, doit avoir mis un terme. Comment pourrait-on, en effet, se flatter d'égarer, encore une fois, l'opinion désabusée des illusions qui l'avaient séduite, et revenir sur les questions d'équité, d'utilité et d'opportunité d'un projet que ses auteurs avaient eux-mêmes reconnu ne pouvoir se dé-

fendre que par une spontanéité, au moins, apparente, de la part des parties intéressées, (condition désormais impossible à remplir) du reproche d'illégalité qui, autrement, lui serait victorieusement opposé?...

Il faut pourtant remarquer que quelques membres de la majorité de la chambre des pairs, ont encore fondé, en partie, leur opposition au projet de loi sur le droit et l'intérêt prétendus des rentiers à conserver toujours leurs rentes; sans apercevoir qu'ils appelaient, par là, cette même *perpétuité* dont le témoignage irrécusable des faits atteste les suites déplorables, et dont les créanciers qu'ils voulaient servir, devraient être, un jour, les victimes. Cette erreur, née d'un bon sentiment, cédera facilement à la réflexion; elle ne peut que ramener tous les hommes conséquents à la stricte observation d'un système de crédit dont l'exécution éprouvée peut seule prévenir le retour des calamités auxquelles une dette aussi considérable que l'est déjà la nôtre, abandonnée à elle-même (comme elle l'aurait été, de fait, dans la voie nouvelle où l'on voulait entrer), exposerait toujours l'avenir de la France; avenir dont on ne prétendra pas, sans doute, que nous ayions le droit de disposer arbitrairement.

Il est vrai que, dans la persuasion que la ren-

te, dont le gouvernement devait être forcé, par la rigueur des temps, de traiter à vil prix, ne devrait jamais, quel que pût être le succès de l'amortissement, s'élever jusqu'au cours de 100 fr., qui n'avait pas eu, jusque là, d'exemple chez nous, on ne songea pas même, dans l'origine, à fixer, à l'action de cet agent, une limite :

Et c'est ainsi que, par l'incurie du gouvernement de la restauration, ou par une combinaison destinée à favoriser le plan qu'il méditait, dans une vue purement politique, le cours avait fini par dépasser 100 fr.; faute d'avoir déclaré, dès qu'il s'était approché de ce taux que, là, devraient se borner les espérances des spéculateurs sur la rente de cinq francs; ce qui, loin de blesser aucun intérêt légitime, aurait laissé encore une marge pour de nouveaux profits, en assurant, d'ailleurs, la rentrée intégrale des capitaux qui auraient continué d'être confiés à la rente, dans le cercle tracé par la loi.

Il faut aussi reconnaître que l'intention de parvenir, par l'action de l'amortissement, à l'extinction graduelle de la dette (au moins, jusqu'à concurrence de ce qu'il n'aurait pas été jugé, plus tard, convenable d'en conserver, provisoirement, dans l'intérêt public lui-même),

que cette intention, dis-je, aurait exigé que, dès le principe, il fût pourvu à un autre cas qui, en eût rendu la réalisation impossible; celui où la rente, définitivement classée, ne se serait plus présentée sur la place; on n'aurait pas suffi, dans le cours d'une année, à l'emploi des fonds disponibles de la caisse d'amortissement.

Il eût été naturel, alors, d'ordonner que, dans ces différents cas, l'amortissement, de *volontaire*, qu'il avait été, jusque là, deviendrait *obligé*, et que les créanciers y seraient appelés par la voie du sort, sur le pied du cours le plus élevé auquel les derniers achats auraient été opérés, jusqu'au taux de 100 fr.

En effet, qui veut la fin, dit un ancien adage, veut les moyens; et personne n'admettra que l'accomplissement du vœu, clairement exprimé, de la loi, eût pu être sciemment subordonné, par ses auteurs, à la volonté arbitraire de l'une des parties contractantes; ou qu'ils eussent entendu, dans une autre hypothèse, condamner l'Etat à des sacrifices sans bornes, pour racheter la rente à tout prix.

Les conditions que je viens d'indiquer, récemment accomplies, ici même, pour le compte de gouvernements étrangers, n'auraient assurément pas effrayé les prêteurs, au moment où ils ne devaient donner que 54 ou 55 fr. pour 5 fr.

de rente. La certitude, pour eux et leurs familles, d'obtenir, dans toutes les suppositions, la rentrée intégrale du capital qu'ils auraient déboursé, après avoir joui, pendant long-temps, d'un intérêt élevé, leur aurait, bien plutôt, paru le prix de la preuve de confiance qu'ils donneraient au pays, dans la situation critique où il se trouvait, à cette désastreuse époque.

La faute commise par le dernier gouvernement, et l'imprévoyance excusable des auteurs de la loi primitive, doivent-elles être considérées comme des obstacles absolus au retour à l'esprit dans lequel notre système de crédit avait été conçu? Je ne saurais le penser, par les considérations suivantes :

Il est incontestable, d'une part, que l'Etat ne s'était jamais engagé à racheter la rente au dessus de 100 fr. ; de l'autre, que la prescription de la loi de 1825, tout tardive qu'elle avait été, n'avait pu autoriser une semblable espérance : que par conséquent, ceux des possesseurs actuels qui ont continué, malgré la loi nouvelle contre laquelle il n'avait même été élevé aucune réclamation, d'acheter au dessus du pair qu'elle déterminait, ont volontairement couru la chance de perdre, en tout ou en partie, la différence, soit, par l'effet naturel d'une baisse; soit, lorsque l'amortissement au-

quel la rente était soumise, viendrait à les atteindre, au pair, de quelque manière que ce fût.

La loi de 1816 conserve donc toute sa force, et l'intérêt de tous les temps nous commande de rendre au système qu'elle a fondé l'action continue qui en constitue la puissance.

Mais, là, finit le droit que le contrat nous donne, ainsi que le devoir qu'il nous impose. Il nous autorise, nous oblige même, à amortir la rente de cinq francs, en y appliquant, annuellement, une portion fixe des revenus publics; mais il ne nous permet pas de la réduire : pas plus d'offrir, pour jeter, sur cette intention, un voile que trahirait sa transparence, d'en restituer le capital par de nouveaux emprunts qui nous feraient seulement changer de créanciers. Le Code civil, si mal à propos invoqué, est ici, comme on l'a déjà vu, sans application. C'est *ce remboursement, proprement dit*, qui produit l'extinction, en capital et intérêts, de la dette, que veut la loi, et par le procédé qu'elle prescrit, parce qu'il est le seul dont on puisse, raisonnablement et de bonne foi, attendre la libération réelle, en même temps qu'économique, de plusieurs milliards, en affranchissant l'avenir des chances du passé. Tout ce qui se ferait de contraire, quelque *habileté* que l'on pût y mettre, *et à cause de cette habileté même*, porterait une atteinte mortelle

chez nous : ou bien, qu'il aurait été le produit d'un *abus de la force* obéissant elle-même à une exigence supérieure dont nous sommes heureusement affranchis ; ce qui nous laisserait sans excuse.

Je rappelle que le système que nous n'avons pas le droit d'abandonner ( au moins pour les emprunts contractés sous l'empire des lois de 1816 et 1817), fondé sur le principe qui en garantit l'efficacité ( un excédant de revenu pour le paiement de la dotation et de la rente), se recommande, par l'extinction de 1,800 millions de capitaux, qu'il avait, déjà, réalisée, avec une épargne notable sur la dépense d'un remboursement, au pair, lorsque la loi de 1825 est venue arrêter sa marche ; et qu'il serait tout préparé pour éteindre, en trente ans, avec la dotation de 32 millions qui appartient à la rente de cinq francs, pour cent millions de rente, dans ce fonds, au capital de deux milliards, en économisant plus d'un milliard, au profit des contribuables, sans aucun dommage pour les créanciers, sur ce qu'aurait coûté, à la même époque, à la suite du paiement de la rente, pendant trente ans, le remboursement (s'il eût été possible, tel qu'on doit l'entendre) du même capital au pair.

Jugera-t-on que, si l'importance de la dette

de l'Angleterre lui avait permis d'espérer, de son amortissement, un semblable service, elle eût été tentée d'y renoncer, pour recourir aux procédés dont elle doit s'étonner qu'on lui fasse, ici, un mérite?

Doit-on croire, aussi, que les Etats-Unis, une fois rentrés dans la situation normale que les doctrines de ce *crédit moderne*, dont on nous vante les merveilles, leur ont temporairement fait perdre, ne trouveraient pas de prêteurs, dans une nécessité publique, pour s'être libérés loyalement et avec simplesse, dans la paix, des dettes de la guerre?...

Ne conviendrait-il donc pas d'examiner, enfin, si le projet de l'appel au rachat au pair, par la voie du sort, en annulant, tous les dix ans, les rentes rachetées, ne pourrait pas mettre notre amortissement à portée de nous rendre, légitimement, les bons offices que nous avons encore droit d'en attendre, et nous dispenser de l'inutile soin de les chercher dans des idées nouvelles dont la *nature* de nos engagements ne nous permet pas, même, de nous occuper?

Ce projet satisfait, d'abord, à tout ce qu'il nous est permis de faire en faveur d'un intérêt pour lequel nous ne pouvons rester indifférents, en adoucissant, autant que possible, pour les rentiers, l'exécution de la condition à laquelle

ils se sont incontestablement soumis, lorsqu'ils ont accepté une rente *amortissable*; qui, par conséquent, n'a jamais eu le caractère d'une *ancienne rente perpétuelle* qu'ils auraient bien certainement repoussée, et avec beaucoup de raison, à l'époque malheureuse de nos premiers emprunts. Je ne pense pas qu'il puisse s'élever, à cet égard, le moindre doute dans l'esprit de tous ceux qui se souviennent que l'adoption même d'un amortissement puissant ne put engager, au début, que des capitalistes *étrangers* à se livrer aux premières opérations dont les grands profits décidèrent, plus tard, les spéculateurs *français* à s'y associer. Ce fait, bien connu, justifie une assertion qui en est la conséquence naturelle. (*a*)

Ainsi, rien, dans l'appel ou rachat, dont nos créanciers pûssent se croire fondés à se plaindre, et qui ne fût au contraire parfaitement con-

(*a*) Il y a, entre l'ancienne rente *perpétuelle*, et celle *amortissable*, cette différence essentielle, que le remboursement de la première était purement facultatif pour l'état, sans que les créanciers eussent, de leur côté, le droit de l'exiger ou de s'y refuser ; ce qui constituait ce que l'on a appelé un contrat *léonin*; tandis que la loi constitutive de l'amortissement oblige également les deux parties contractantes.

J'ai vainement cherché où l'on avait puisé le droit de

forme à leur véritable intérêt, comme à celui de leurs familles préservées, dans l'avenir, de la ruine à laquelle, dans le système contraire, elles n'auraient point échappé.

Je ne me dissimule pas que ces vérités devront trouver, au premier abord, peu de faveur auprès de ceux de nos nombreux créanciers qui se seraient accoutumés à considérer leur rente comme une sorte d'immeuble transmissible, toujours intact, à tous leurs descendants; mais n'y aurait-il pas une faiblesse *coupable* à taire ces mêmes vérités, par quelque motif que ce pût être, et à se conduire, comme si elles n'existaient pas?...

Le mode que je propose offre aussi le moyen de procurer successivement aux contribuables, que nous ne devons pas non plus perdre de vue, et auxquels les rentiers eux-mêmes ne sont point étrangers, un double bénéfice; l'un, sur les frais du rachat, par l'effet de *l'intérêt composé*; l'autre, par l'annulation décennale, tant

---

renverser cette législation régulière, vivante, qui, après avoir rendu un immense service, en promet de nouveaux d'une égale importance; pour ressusciter celle que l'on peut dire *barbare*, qui avait disparu avec l'ancienne monarchie, après avoir fait, pendant des siècles, le désespoir des familles et la honte du gouvernement.

des rentes rachetées, que du capital qu'elles représentaient, au pair; car il ne faut point oublier que ce *capital*, que l'on semble ne considérer que comme un *être de raison*, n'en est pas moins l'*auteur* de la rente, qui ne peut disparaître qu'avec lui.

Voilà des avantages que l'on peut présenter avec une juste confiance, et qui ne ressemblent point aux promesses décevantes auxquelles un premier essai de la *conversion*, en 1825, avait, depuis quatorze ans, si mal répondu, qu'il est vraiment étonnant que, dans un pays aussi éclairé que le nôtre, on eût pu encore s'y laisser prendre.

Du reste, l'appât de la baisse de l'intérêt de l'argent, par la conversion de la rente, aurait été vainement présenté à l'opinion, si elle l'avait soumis à un examen attentif : elle aurait bientôt reconnu, d'abord, que le taux de l'intérêt dépendait de plusieurs circonstances qui ne permettaient pas qu'il fût, précisément et constamment, le même partout et pour tous : puis, que la décroissance du taux courant, dans chaque localité, ne pouvait être produite, sans inconvénients et sans dangers, que par *le cours naturel des choses*, seul capable de prévenir les difficultés que l'intervention inopportune de l'autorité ferait naître, et qui porte-

raient, dans les affaires, un trouble dont elle serait dans l'impuissance d'arrêter les effets :

Que, d'un autre côté, le bien général exigeant que la *production* et la *consommation* puissent marcher, toujours, d'un pas à peu près égal, le même événement (la baisse de l'intérêt) ne pouvait être considéré comme un signe de prospérité publique, qu'autant qu'amené insensiblement et sans secousse, il s'arrêtait au point convenable pour que l'utilité qui en serait résultée, dans les premiers moments, pour le *producteur*, ne fût pas promptement détruite par une réduction immodérée dans le revenu du *consommateur;* et que l'équilibre nécessaire ne pouvait être maintenu, entre l'un et l'autre, que par le même arbitre dont je viens de parler : toujours, le cours naturel des choses. Le principe des anciens économistes : « Laissez faire, laissez aller, » trouve, là, une juste application.

Et il ne faut pas, non plus, perdre de vue que le malaise du consommateur, par suite de l'abaissement exagéré de l'intérêt, affecterait, dans une proportion inappréciable, le produit des droits sur les consommations, qui forment une partie si importante du revenu public. Le recouvrement des autres impôts en deviendrait,

aussi, d'autant plus difficile; la société se trouverait, ainsi, jetée, brusquement, dans une situation tout nouvelle, dont il serait impossible de prévoir et de calculer les conséquences.

Ces considérations semblent pouvoir être, raisonnablement, opposées au système qui recommande les emprunts, au *plus bas* intérêt possible, avec *augmentation du capital*, dans la double vue, de donner aux fonds publics l'*élasticité* que la spéculation réclame pour l'entretien *du jeu* dont les résultats sont connus, et d'établir, en même temps, un régulateur du taux général de l'intérêt. Heureusement ce système serait aussi impuissant pour amener cette seconde calamité, que la *conversion* l'aurait été pour réaliser l'espérance que ses partisans avaient, si légèrement, conçue, de pouvoir (par le simple changement de dénomination de la rente de *cinq francs* réduite à *quatre*) faire descendre ce même taux général à son niveau.

Que peut-il, en effet, y avoir de commun entre eux? est-ce donc la dénomination de la rente qui détermine le taux de l'intérêt qu'elle produit? n'est-ce pas réellement son cours sur la place?

Ainsi, une rente de 4 fr. au cours de 80, produirait à son acquéreur un intérêt de cinq pour

cent; au cours de 100 fr., il n'en retirerait que quatre, et moins encore, à un cours plus élevé.

Il en est de même de la rente de cinq francs qui, depuis qu'elle a dépassé le pair, n'a plus présenté un intérêt de cinq pour cent.

C'est, de cette manière, que le bon état des fonds publics ménage au gouvernement des conditions plus favorables pour de nouveaux emprunts, et que, par sa permanence, il peut prendre, avec le temps, sa part d'influence sur le taux de l'intérêt, dans les transactions particulières, ainsi que sur l'emploi d'une partie du capital circulant; mais il n'y a rien, dans tout cela, qui soit relatif au chiffre dénominateur de la rente, au grand-livre et au bulletin de la bourse.

N'y avait-il pas eu aussi une grave erreur à penser qu'un remboursement opéré par de nouveaux emprunts, dût faire augmenter la masse des capitaux actuellement affectés aux opérations agricoles, industrielles et commerciales? comme si le retour, dans la circulation, de la somme qui en serait sortie par les emprunts, aurait pu faire autre chose que de la remettre au même état où elle était auparavant! N'était-ce pas, suivant une expression vulgaire, prétendre tirer *d'un sac, deux moutures?* à moins que l'on n'eût imaginé qu'il aurait suffi du passage du ca-

pital des emprunts, des mains des prêteurs, dans celles de nos créanciers, pour que son emploi dût prendre, tout à coup, une direction nouvelle ; ce qui n'avait réellement aucune vraisemblance.

Je reviens à mes propositions dont ces réflexions, qui ne m'ont pas paru déplacées, m'ont, un moment, écarté.

La mesure avec laquelle s'opérerait nécessairement, par l'emploi d'une somme de 32 millions seulement, par an, et du produit des arrérages des rentes rachetées, la diminution de la masse de la rente de cinq francs, répond à l'inquiétude de ceux qui se préoccupent principalement de la crainte de voir notre dette se réduire au dessous de ce qu'elle serait jugée devoir être, pour lier toujours une partie suffisante des fortunes particulières à la fortune publique.

Ainsi la rente de cinq francs figure au budget de 1839 pour la somme de 147 millions qui paraît n'offrir à l'action de l'amortissement qu'environ 100 millions de rente.

Or, avec la dotation de 32 millions et son accessoire, appliqués au rachat, au pair, il faudrait dix années pour opérer celui de 20 millions de rente.

Au moyen de l'annulation décennale des

rentes rachetées, chaque décennalité ne pourrait donner que le même résultat.

Et il serait toujours facile de ralentir les effets de l'amortissement sur cette partie importante des fonds publics, s'ils ne s'étaient pas accrus, en général, dans le cours des deux premières périodes, dans une proportion propre à calmer la sollicitude dont j'ai parlé plus haut. Ce serait à la sagesse du gouvernement de juger jusqu'à quel point il pourrait céder à cette considération, sans compromettre, par une imprudente exagération, le but essentiel de l'institution.

Ce plan semblerait donc remplir le double objet, de nous acquitter honorablement de l'engagement que nous avons pris d'éteindre graduellement la rente de cinq francs, et de conserver, À L'AVENIR, la faculté de maintenir, autant qu'il serait utile, la masse des fonds publics, à divers intérêts, à la hauteur dont on jugerait à propos de ne pas la voir, encore, descendre.

Il est malheureusement plus à craindre que de nouveaux besoins, dans un intervalle de vingt années, n'éloignent, d'eux-mêmes, l'inconvénient dont je crois que l'on aurait tort de s'épouvanter; celui de manquer d'un nombre *satisfaisant* de créanciers.

La situation dans laquelle la loi de 1825 a placé la rente de cinq francs aurait plus

sûrement, encore, le danger d'exposer les contribuables à succomber, comme autrefois, un peu plus tôt, un peu plus tard, sous le fardeau de la dette, par l'accumulation des intérêts des nouveaux emprunts que des événements extraordinaires auraient rendus indispensables.

La prudence conseille, ainsi, comme la loyauté nous le commande, de ne plus différer de mettre fin à une stagnation funeste.

Peut-on, au reste, méconnaître l'influence qu'exercerait toujours sur le crédit la fidélité dont nous n'aurions pas cessé de donner des preuves? serait-ce sérieusement que l'on aurait pu se flatter d'obtenir un semblable bienfait du renouvellement des mutilations arbitraires que la rente avait si long-temps subies, et dont nous avons recueilli les derniers fruits, sous le Directoire exécutif, en l'an 6?

Pour peu que l'on veuille pénétrer au fond des choses, on aperçoit, dans ce qui se passe, chez nous, depuis quinze ans, la lutte persévérante de l'intérêt de quelques uns, contre celui du plus grand nombre. Le premier tend à persuader que tous les capitalistes de l'Europe sont voués, exclusivement, aux spéculations purement *aléatoires*, et qu'ils sont tous indifférents pour la conservation de leurs capitaux, pourvû que les grands profits de leur emploi instantané

compensent les risques que ces spéculations entraînent avec elles.

De là,

D'un côté, ces laborieuses combinaisons que l'on déclare nécessaires au développement de ce crédit dont j'ai déjà parlé; celui par lequel, dans les mains de ses adeptes, comme nous le voyons tous les jours, au grand préjudice de la morale et de la société, tantôt, *le cuivre devient or*, et tantôt, *l'or devient à rien* :

De l'autre, ces déclamations perpétuelles contre un système qui le fonde, pour les gouvernements, non sur l'appât trompeur des gains que promet l'agiotage; mais sur l'esprit d'ordre qui préside à l'administration publique, et sur l'inébranlable constance de celle-ci à accomplir toutes ses promesses.

Toutefois, je ne puis craindre qu'à ces conditions, quoiqu'elles semblent n'être pas également appréciées, aujourd'hui, par tout le monde, le crédit, dans son acception naturelle, qui appartient à tous les temps, et s'applique à toutes les branches du service public, dût jamais manquer à la fortune de la France.

Celui des orateurs de la Chambre des pairs qui s'est montré l'un des plus ardents défenseurs du remboursement (tel qu'il le comprenait), et, surtout, de la conversion, objectera-t-il aussi à

l'appel au rachat, comme il l'a fait à une autre opération, l'inconvénient de procéder, entre les rentiers, par la voie du sort?

Mais, en admettant que le remboursement, qu'il semblait appuyer, eût été une offre sérieuse, aurait-il espéré parvenir, d'une autre manière, à la restitution d'un capital de deux milliards?

M. le ministre des finances n'a-t-il pas eu lui-même la franchise de déclarer « qu'il ne » voudrait pas que le système des séries fût » écarté; que le droit de remboursement ne de- » vait pas nécessairement être exercé envers » tous les créanciers, à la fois; que seulement, » pour éviter tout arbitraire, la formation des » séries, au lieu d'être abandonnée à la volonté » du gouvernement, devrait être confiée *au ha-* » *sard*, ou à tout autre mode sur lequel sa vo- » lonté ne pût influer? »

Et l'art. 3 du projet de loi qui était proposé n'autorisait-il pas le remboursement par séries?

Enfin n'est-ce pas ainsi, que les départements et les communes sont, tous les jours, obligés de pourvoir au remboursement prescrit, dans un nombre d'années déterminé, par les lois qui les autorisent à emprunter; et ce mode les a-t-il empêchés de trouver toujours des prêteurs, ou a-t-il fait naître, de la part de ceux-ci, la moindre réclamation?

Par quelle raison, un procédé, reconnu légitime pour un remboursement réel, devrait-il perdre ce caractère, appliqué à l'appel au rachat, qui n'est pas autre chose; si ce n'est que l'intérêt composé dont ses moyens s'augmentent, diminue le sacrifice à faire pour l'opérer?

On pourrait présenter, de nouveau, comme des obstacles, des cas particuliers; tels que les rentes viagères, ou alimentaires assignées sur la rente de cinq francs; ainsi que les rentes immobilisées pour former des majorats et, peut-être, d'autres encore.

Sans examiner s'il avait été convenable de frapper d'affectations perpétuelles ou d'une durée plus ou moins prolongée, une rente destinée, par son origine, à s'éteindre, graduellement, par un amortissement régulier; je dirai que le droit, comme le devoir, dans l'intérêt bien compris de nos créanciers eux-mêmes, d'amortir la rente de 5 fr., ne pouvant être contestés par personne, l'on ne pourrait les éluder sans manquer à la foi publique; et que, d'un autre côté, la puissance de la loi ne peut être paralysée par des dispositions particulières qui en auraient violé l'esprit manifeste, dont on ne peut prétexter l'ignorance.

J'ajouterai que les auteurs du projet de loi que la Chambre des Pairs a rejeté, avaient né-

cessairement prévu le besoin de pourvoir à ces cas divers, de la manière la plus propre à satisfaire les intérêts dont il s'agit, auxquels le remboursement proposé n'aurait pas été plus favorable : et ma confiance dans leur patriotisme ne me permet pas de craindre qu'ils refusassent leurs conseils sur la manière de lever ces difficultés, si l'administration pouvait en éprouver quelque embarras.

## CONCLUSION.

Il est, ce semble, aujourd'hui, bien prouvé que ce n'est qu'en écartant constamment, de la discussion, la considération prédominante, comme je l'ai dit plus haut, des effets connus de la perpétuité de la rente, *symbole de la banqueroute ;* et celle, si importante elle-même, des exigences des lois de 1816 et 1817, qui nous ont imposé le système destiné à en prévenir le danger, que les débats dans lesquels les partis opposés ont développé tant de talent, ont pu les occuper aussi long-temps. Je puis dire que ces deux considérations étaient de nature à former le point de ralliement de toutes les opinions ; car personne, assurément, ne veut, ni, la violation des

lois, ni, la ruine, plus ou moins différée; mais toujours certaine; des familles dont les chefs ont eu confiance en notre loyauté, dans des temps difficiles; et n'accepte le déshonneur qui en rejaillirait sur notre époque et sur le régime constitutionnel lui-même.

Tout le mal est venu, dans l'origine, de la disposition incomplète de l'acte législatif de 1825, qui a seulement suspendu, contre toute raison, l'action de l'amortissement, lorsqu'il eût été aussi facile que conséquent, d'organiser, par la même loi, l'exercice de la faculté qu'elle lui conservait, de racheter la rente de 5 fr. jusques au pair.

Nous avons subi, depuis, la maligne influence de cette fausse mesure.

C'est elle qui a provoqué les attaques violentes portées à un système qui ne se recommandait plus par une utilité actuelle; tandis que les contribuables n'en continuaient pas moins de supporter, pour sa dotation, une charge considérable; comme si la cause du mal n'eût pas été aussi évidente que la facilité d'y remédier!...

Mais on sait que des intérêts contraires s'étaient créés, en 1824, et que, protégés par l'autorité de quelques noms et du gouvernement lui-même, ils avaient bientôt prévalu sur les anciennes convictions.

C'est cette même mesure qui a amené le détournement de la dotation, successivement affectée à des consolidations de la dette flottante, ou à des travaux publics, tous deux utiles, sans doute; mais auxquels la loi ne l'avait pas destinée.

C'est elle, enfin, qui a rouvert les voies à cette proposition, repoussée, une première fois, en 1824, par la Chambre des Pairs, et qui s'était reproduite, avec une assurance imposante, à la faveur de la stagnation prolongée de l'amortissement et de l'appui des nouveaux intérêts, qui n'ont pas cessé de nous poursuivre, et dont cette même proposition favorisait les espérances. Il est aisé d'apercevoir ce qu'ils avaient à gagner à un système de remboursement fondé sur des emprunts sans cesse renouvelés ; et ce que les contribuables avaient à y perdre.

Le gouvernement, pris au dépourvu, parut abandonner le principe qui repoussait une innovation dangereuse ; mais que l'opinion trompée réclamait impérieusement; pour se retrancher dans un moyen d'éluder l'exécution immédiate d'un projet sur lequel on pouvait espérer que la réflexion porterait, avec le temps, dans les esprits prévenus, de nouvelles lumières.

La Chambre des Pairs, fidèle à un précédent

honorable, a tranché nettement la difficulté, en maintenant, par l'effet naturel de son vote, le principe de la loi dans toute sa vigueur.

Les choses en sont, ainsi, venues au point où il ne paraît plus permis d'hésiter sur la nécessité de sortir, franchement et sans plus de délai, de la route périlleuse où l'on s'était imprudemment engagé. J'en reproduis un moyen, et j'appelle, de nouveau, la discussion sur mes propositions : heureux si, en essayant, encore une fois, d'attirer sur elles l'attention que j'ai vainement sollicitée, depuis plusieurs années, pour mon instruction personnelle ; j'avais pu faire naître quelque idée propre à assurer, mieux, l'exécution des prescriptions dont la sagesse est garantie par la leçon de l'histoire ; leçon qui répond à toutes les objections, et dont elle vengerait, un jour, le mépris, en frappant le temps présent de la tache ineffaçable qu'elle a imprimée à ceux qui l'ont précédé!... Car, ainsi que je l'ai déjà dit, l'amour-propre ne peut jouer aucun rôle dans une affaire où la fortune publique est aussi éminemment intéressée, et d'ailleurs, en elle-même, trop simple pour lui rien offrir dont un succès pût l'autoriser à s'enorgueillir.

Je n'ai pas cru manquer au système que je défends, en admettant, au profit des contribuables, l'annulation décennale des rentes rache-

tées. Il est vrai que cette disposition, qui n'a, au surplus, rien de contraire à l'esprit de la loi primitive, est, d'abord, principalement favorable à la génération présente; mais n'est-ce pas elle qui aura supporté la plus forte partie du poids de circonstances dont l'histoire offre peu d'exemples? Et n'est-ce pas à ses sacrifices supportés avec une si courageuse résignation, que les générations futures devront la situation avantageuse dans laquelle elles recevront le pays?

Elles n'auraient donc point à regretter le ralentissement que cet acte de justice ou les besoins de la défense du territoire (dans le cas prévu par le projet d'articles qui termine cet écrit) auraient fait éprouver aux effets de l'amortissement; et elles participeraient, naturellement, au bienfait des annulations successives, par la réduction relative de la charge, en capital et intérêts, que la perpétuité de notre dette actuelle leur aurait inévitablement transmise.

J'ai cru convenable de représenter ici, une partie des principales considérations sur lesquelles je m'étais antérieurement appuyé, afin de donner à mon travail un ensemble qui (s'il arrivait que la faveur d'une réfutation ne me fût pas, cette fois, refusée), en même temps qu'il présenterait les nouvelles réflexions que la dis-

cussion de la Chambre des Pairs m'a suggérées, dispensât du besoin de recourir à mes précédentes publications, dont je n'ai pas, même, le droit de me flatter qu'il subsiste quelques traces.

Suivent le tableau qui offre les résultats de mes propositions, et le projet d'articles qui les résume.

Tableau.

## TABLEAU

*De la situation du capital de la rente de 100 millions, à chaque époque décennale, à partir de 1839 ; et de la dépense pour le paiement de la rente successivement décroissante, jusqu'à son extinction ; par l'effet du rachat, au pair, avec un dotation annuelle de 32 millions, en annulant, tous les dix ans, les rentes rachetées.*

| ÉPOQUES DÉCENNALES A PARTIR DE 1839. | SOMMES DUES PAR L'ÉTAT A CHAQUE ÉPOQUE. En capital. | SOMMES DUES PAR L'ÉTAT A CHAQUE ÉPOQUE. En rentes. | DÉPENSE, PAR DÉCENNALITÉ, pour le paiement de la rente, successivement décroissante. | |
|---|---|---|---|---|
| En 1839. | 2,000,000,000 f. | 100,000,000 f. | De 1839 à 1850. . . . . | 1,000,000,000 f. |
| En 1850, après la 1re annulation de 20 millions de rente rachetés. | 1,600,000,000 | 80,000,000 | De 1850 à 1860. . . . . | 800,000,000 |
| En 1860, après la 2e annulation de 20 millions de rente rachetés. | 1,200,000,000 | 60,000,000 | De 1860 à 1870. . . . . | 600,000,000 |
| En 1870, après la 3e annulation de 20 millions de rente rachetés. | 800,000,000 | 40,000,000 | De 1870 à 1880. . . . . | 400,000,000 |
| En 1880, après la 4e annulation de 20 millions de rente rachetés. | 400,000,000 | 20,000,000 | De 1880 à 1890. . . . . | 200,000,000 |
| En 1890, après la dernière annulation de 20 millions de rente rachetés. | » | » | | » |
| | | | Total général | 3,000,000,000 f. |

## RÉSULTAT DÉFINITIF.

En l'absence de l'amortissement, les contribuables auraient dû dépenser, en conformité de nos engagements, pour le seul paiement de la rente, pendant 50 ans (de 1839 à 1890), la somme totale de 5,000,000,000 f.

Et ils seraient *restés débiteurs*, en 1890, du capital de 2 milliards et de la rente de 100 millions.

Par l'opération proposée, ils dépensent dans le même intervalle;

| | | |
|---|---|---|
| 1° Pour le paiement de la rente. . . | 3,000,000,000 | 4,600,000,000 |
| 2° Pour la dotation annuelle de 32 millions. | 1,600,000,000 | |
| Différence en moins. | | 400,000,000 |

Et ils sont *libérés* du capital et de la rente, successivement réduits, tous les dix ans, d'un cinquième, à leur profit, sans blesser, à l'égard des créanciers, les règles de la plus étroite justice, et en ménageant, en outre, dans

l'exécution, leurs convenances particulières.

On conçoit que ce résultat suppose l'action, non interrompue, du rachat, pendant cinquante ans, et l'annulation régulière des rentes rachetées, dans le cours de chaque décennalité.

Il serait sans objet de rappeler ceux analogues que j'avais produits, en 1836, de la comparaison des effets de l'*appel au rachat*, avec les profits à attendre de la *conversion*, dont il n'est pas présumable qu'il puisse être encore question; malgré que sept ou huit conseils généraux, apparemment peu attentifs à ce qui se passe dans les chambres législatives, en aient renouvelé le vœu, au milieu du silence *expressif* de tous les autres, dans leur dernière session.

Par quel motif supposerait-on, en effet, que la chambre des pairs pût se porter, désormais, à désavouer, à la face de l'Europe où nos tribunes retentissent, une doctrine fondée sur une expérience acquise et sur des lois positives auxquelles elle vient de rendre un nouvel et éclatant hommage!

Aussi ne puis-je croire davantage à la réalité d'un projet que l'on prétendrait destiné à remplacer celui qui ne pouvait plus être remis en discussion; et qui consisterait à ajourner *la conversion*, au décès de chacun des rentiers actuels.

Si la loi qui nous régit autorisait, comme le contrat le fait, ailleurs, la réduction de la rente, sans en prescrire l'époque, on pourrait ne voir, dans une telle proposition, qu'un moyen d'adoucir l'exécution d'une clause rigoureuse; mais légale, à laquelle nos créanciers se seraient soumis pour leurs successeurs, comme pour eux-mêmes.

Mais on sait que tel n'est pas l'état des choses, chez nous. Je le répète, le contrat assure à nos créanciers l'intégrité de leur revenu actuel, jusques au remboursement, par la voie de l'amortissement, du capital dont le maximum a été fixé, plus tard, sans réclamation, par l'acte législatif de 1825, à 100 fr. pour 5 fr. de rente. Toute *réduction* que l'on ferait éprouver à cette rente, serait évidemment une *banqueroute partielle*, à quelque époque qu'elle s'accomplît. Car, ici, le temps ne fait rien à l'affaire. Il n'est pas en son pouvoir de changer la nature des faits ni de légitimer un acte dont l'illégalité serait, aujourd'hui, patente :

Et d'un autre côté, le moyen *d'intimidation* sur lequel on avait compté (l'offre du remboursement), se trouvant définitivement écarté par la décision de la Chambre des pairs, il faudrait renoncer à l'espérance de donner, jamais, à une semblable opération le caractère apparent de

*spontanéité* qui aurait pu seul en imposer à l'opinion, pour le temps nécessaire à l'adoption de cette mesure.

Enfin la conversion devant avoir un terme inévitable, la perpétuité du capital et de la rente réduite successivement autant qu'elle aurait pu l'être, en serait incontestablement la suite; de sorte que, après avoir constitué un état de faillite, permanent, pendant toute sa durée, elle ne laisserait plus, en définitif, d'autre perspective que celle d'une nouvelle catastrophe semblable à celles qui ont flétri la mémoire des temps passés.

Comment, un projet qui ne présenterait aux esprits les plus prévenus, que l'intention de revenir, avec moins de difficulté, par un détour, et malgré la loi, à la conversion qu'elle repousse, retrouverait-il quelque faveur, lorsque l'on ne pourrait plus même lui donner pour prétexte, comme on l'avait fait, contre le témoignage de ce qui s'est passé, et avait dû se passer, depuis 1825, l'intérêt prétendu de l'agriculture, de l'industrie et du commerce; puisque ne devant s'opérer dorénavant que par fractions, il serait de toute évidence qu'elle pourrait, moins que jamais, dans aucune hypothèse, leur être de la moindre utilité.

Ainsi la violation du contrat n'aurait pas même

une excuse ; en présence d'un mode facile et légal de remplir scrupuleusement nos obligations, en conciliant les exigences du crédit qu'affermit la fidélité ; celles de nos créanciers dont les droits seraient complètement respectés ; celles enfin des contribuables, qui obtiendraient, par le rachat au pair, des avantages infiniment supérieurs, comme je l'ai démontré, en 1836, aux faibles profits que la conversion aurait pu leur procurer.

Il faut, de plus, considérer que l'ajournement viager de cette opération, ne pourrait se fonder que sur la supposition que des pères de famille devraient rester indifférents au sort de leurs enfants, pourvû que leur jouissance personnelle ne fût pas troublée pendant leur vie !.. Mais une telle supposition ne serait-elle pas un outrage à la nature humaine ; et n'offrirait-elle pas quelque chose d'immoral dont tous les sentiments généreux, seraient, avec raison, blessés ?

Serait-ce, sous un gouvernement représentatif, qu'une semblable idée oserait se produire, ou qu'elle pourrait être accueillie ?

Je dois m'excuser d'une digression que je n'ai pas eu le talent d'abréger, et dont je n'ai pu me défendre, parce qu'elle m'a paru n'être point étrangère à mon sujet. Je finis en présentant le projet d'articles que j'ai annoncé.

# PROJET D'ARTICLES

CONCERNANT

# LE RACHAT DE LA RENTE DE 5 FRANCS.

ART. 1.

Le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi du 17 mai 1837, portant que les rentes que le ministre des finances sera autorisé à faire inscrire pour les travaux publics, pourront être données à la caisse d'amortissement, en échange des bons dont elle se trouvera propriétaire, aux termes de la loi du 10 juin 1833, est rapporté.

ART. 2.

A partir de l'exercice 1839, la somme de 32 millions affectée à la dotation de l'amortissement de la rente inscrite au grand-livre des cinq pour cent, sera versée, en numéraire, par douzième et par mois, par le trésor, à la caisse d'amortsisement.

ART. 3.

Chaque année (à compter de la même année

1839), dans les quinze premiers jours du mois de décembre, les rentes inscrites au grand-livre des cinq pour cent (à l'exception de celles appartenant à la caisse d'amortissement, à la Légion-d'Honneur, aux fonds de retraite et aux établissements subventionnés par le trésor public), seront soumises à un tirage au sort, pour composer un capital, au pair, double de la somme dont la caisse d'amortissement aura la disposition, au premier janvier suivant.

En conséquence, le grand-livre sera momentanément fermé, du 1er au 15 décembre, inclusivement, de chaque année, et la liste des numéros sortis sera publiée, dans le même intervalle.

ART. 4.

Les propriétaires des inscriptions désignées par le sort, les remettront du 1er janvier au 20 mars de la nouvelle année, à la caisse d'amortissement, où ils recevront, en échange : 1° le remboursement, au pair, en numéraire, de la moitié de la rente ; 2° un certificat du montant de l'autre moitié, à laquelle ils continueront d'avoir droit et dont l'inscription leur sera délivrée, au bureau du grand-livre ; 3° un bon, sur le trésor, du semestre entier échéant au

22 mars, de leur rente primitive, lequel leur sera payé au trésor.

ART. 5.

Les nouvelles inscriptions réduites ne pourront être soumises, de nouveau, au sort, qu'après que toutes les autres auront été appelées au rachat.

ART. 6.

Les rentes remboursées en numéraire, seront réinscrites au grand-livre, au nom de la caisse d'amortissement, qui en percevra les arrérages, pour les employer à ses opérations, pendant dix années, après lesquelles les 20 millions de rente qu'elle aura rachetés, dans cet intervalle, dans le fonds de cinq pour cent, seront annulés, par un acte législatif, et le crédit de la dette publique réduit, d'autant, au budget.

ART. 7.

Néanmoins, si la réserve établie par l'article 8 ci-après, avait été employée, en tout ou en

partie, pour le cas prévu par cet article; les nouvelles rentes rachetées, dans le cours de la première décennalité ou dans les autres, seraient appliquées, jusqu'à due concurrence, à la recomposer, ou à la compléter.

ART. 8.

Les 12 millions de rente dont la caisse d'amortissement est encore propriétaire, dans le fonds de cinq pour cent, y formeront une réserve dont il ne pourra être disposé, sous quelque prétexte que ce soit, qu'en vertu d'une loi spéciale, et seulement, pour se procurer, au besoin, les moyens de subvenir, sans augmenter l'impôt, aux frais extraordinaires de la défense du territoire.

Cette réserve s'accroîtra successivement des arrérages, dont le produit sera employé à l'achat, dans les fonds au pair ou au dessous, de rentes qui y demeureront réunies, avec la même destination.

OBSERVATION PARTICULIÈRE.

Le but des articles 7 et 8 est, comme on le voit, de régulariser le genre de thésaurisation

que notre système de crédit produit, occasionnellement, par les rentes que l'amortissement accumule, et de former, pendant toute sa durée, une réserve permanente, d'une nature supérieure à celle, en *numéraire effectif*, que se ménageaient, dans leur enfance, les gouvernements prévoyants, afin de ne pas se trouver au dépourvu, dans un besoin pressant pour la défense des droits ou de l'indépendance du pays.

Dans le cas où l'affectation proposée, serait jugée insuffisante, pour répondre convenablement à sa destination, il serait facile de l'accroître d'une partie des autres rentes que la caisse d'amortissement possède aujourd'hui.

Imprimerie de Guiraudet et Ch. Jouaust, 315, rue S.-Honoré.

6

# DU
# REMBOURSEMENT
ET DE
# LA CONVERSION
## DE LA RENTE 5 P. o/o.

---

LETTRES A UN DÉPUTÉ.

---

Par A. B.

RÉPONSE A L'OUVRAGE PUBLIÉ SUR LE MÊME OBJET
PAR M. JULES OUVRARD FILS.

PARIS,
IMPRIMERIE DE BOURGOGNE ET MARTINET,
RUE JACOB, 30.

1838.

# DU
# REMBOURSEMENT
ET DE
# LA CONVERSION
# DE LA RENTE 5 P. 0/0.

## LETTRES A UN DÉPUTÉ.

Vous m'avez demandé, monsieur, de vous communiquer mon opinion sur le contenu et les conclusions d'un ouvrage très remarquable que vient de faire paraître M. Jules Ouvrard fils, sur le *Remboursement et la Conversion des rentes* 5 *p.* 0/0.

C'était m'engager à traiter sous toutes ses faces cette grave question , à en résumer les débats et à peser toutes les considérations pour ou contre qui ont été mises depuis plusieurs années sous les yeux du public.

C'est aussi ce que j'essaierai de faire dans plusieurs lettres que j'aurai l'honneur de vous adresser successivement.

On a souvent remarqué que lorsqu'un homme de talent et d'expérience traitait d'une manière

approfondie quelque question politique ou administrative, il était presque impossible qu'il ne fournit lui-même les meilleurs arguments contre ses conclusions, lorsque ces conclusions étaient contraires aux véritables intérêts du pays.

C'est ce qui ne pouvait pas manquer d'avoir lieu pour l'ouvrage que vient de publier M. Ouvrard.

« Cette question, dit-il (celle du remboursement » et de la conversion des rentes 5 p. 0/0), a été » agitée trop souvent depuis deux ans, elle est » l'objet d'une préoccupation trop générale, pour » que le moment ne soit pas venu de l'approfondir.

» *Il y a d'aillleurs nécessité de prendre un parti :* » *le* 5 *p.* 0/0 *est paralysé par cette menace incessante* » *de remboursement*, et il en résulte sur tous nos » fonds et par suite sur toutes les valeurs, une » dépréciation, une pesanteur qui ralentissent les » transactions, maintiennent à un prix trop élevé » le taux de l'intérêt, et qui, en se prolongeant, » entraveraient les forces vitales du pays. C'est » donc un devoir pour le Gouvernement de ne » plus retarder une discussion complète, décisive. » — *C'en est un pour tous les hommes qui ont étudié* » *la matière, d'apporter le tribut de leurs réflexions.* »

Rien de plus juste que ces observations de l'auteur. L'intérêt du pays, bien plus que l'intérêt du trésor public proprement dit, exige impérieusement qu'un parti soit pris promptement sur la question importante dont il s'agit. — Sur ce terrain,

comme on voit, les deux opinions contraires se rencontrent; et les partisans de la conversion *ou* du remboursement ne sauraient alléguer de motifs plus graves et plus déterminants que ceux indiqués par M. Ouvrard.

Or, pour sortir de l'état de perplexité et d'inquiétude dont tout le monde reconnaît les inconvénients, il faut manifestement que la législature décide le plus tôt possible que la conversion *ou* le remboursement aura lieu, ou bien qu'elle décide le contraire.

Mais si cette dernière détermination était prise, quels en seraient les résultats?

M. Ouvrard nous l'apprend lui-même dans la suite de son ouvrage.

« Si donc, dit-il, repoussant ces imprudentes » lois de 1825 et 1833, on eût laissé à l'amortisse- » ment toute liberté d'action sur les fonds *même* » *au-dessus du pair*, et qu'on se fût abstenu de » prononcer cette menace de remboursement, le » 5 p. 0/0 serait maintenant *au-delà* de 125, à l'in- » térêt de 4 p. 0/0 au plus, et le 3 p. 0/0 serait à 90 » produisant 3 1/3. »

Mais si le 5 p. 0/0 était déclaré irremboursable, soit explicitement par un décret législatif, soit implicitement, en raison de ce qu'on reporterait sur lui l'action de l'amortissement n'importe quel fût son cours au-dessus du pair, un mouvement rapide et presque instantané de hausse ne

pourrait manquer de le porter rapidement à un taux fort supérieur à celui de 125 indiqué ci-dessus.

Il est évident, en effet, que du moment où les propriétaires du 5 p. 0/0 n'auraient pas à craindre de remboursement; du moment où leurs inscriptions seraient achetées sur la place, quelle que fût l'élévation de leur cours, par la caisse d'amortissement, ils se trouveraient, sous le rapport de la possibilité du profit sur le capital, dans les mêmes conditions que les possesseurs des rentes 3 p. 0/0.

Dès lors, le cours de tous les fonds publics ne tarderait pas à se niveler; car « quelle que soit la » dénomination des rentes sur l'État, quel que soit le » chiffre pour lequel leur capital soit inscrit (ou » censé inscrit) sur le grand-livre, la situation du » crédit public est toujours également exprimée » par la proportion de l'intérêt annuel que les » rentiers perçoivent par l'effet de la possession des » mêmes rentes avec le capital qu'il leur faut débourser pour les acquérir, de la même manière » que la plus ou moins grande valeur des propriétés foncières est représentée par la proportion » de leur revenu net avec leur prix d'acquisition.

» Ainsi, *si dans les mêmes circonstances données* (1) des rentes émises par l'État sous une

(1) C'est-à-dire si étant également à l'abri de la crainte du remboursement du capital nominal.

» certaine dénomination se négocient et par consé-
» quent se rachètent à raison de 25 ou de 33 fois
» le revenu, l'on négocierait et l'on rachèterait,
» en même temps, au même prix, des rentes
» émises sous une tout autre dénomination, car
» c'est dans le rapport de l'intérêt perçu annuelle-
» ment avec le capital employé à se procurer ce
» même revenu que gît véritablement l'intérêt des
» rentiers. »

. . . . . . . . . . . . . . . . .

« de telle sorte que si les capitalistes (1) trouvaient
» dans leurs convenances d'acquérir un revenu fixe
» de trois francs sur l'État, pour la somme de
» 100 fr., c'est-à-dire pour trente-trois fois le re-
» venu, ce ne pourrait être que par suite des mêmes
» circonstances qui leur feraient trouver également
» avantageux d'acquérir un autre revenu de cinq
» francs sur l'État contre un capital représentant
» aussi trente-trois fois le revenu, soit moyennant
» la somme de 166 fr., de même que lorsque, dans
» une contrée, une terre produisant 3,000 fr. de

(1) C'est-à-dire ceux qui achètent des rentes pour se créer des revenus, et qui seuls fournissent effectivement, ou en dernier résultat, leurs capitaux à l'État; tous les autres ne pouvant être considérés et n'étant en effet que des intermédiaires (souvent nécessaires, il est vrai) entre ceux-là et le trésor public, ou des prêteurs transitoires de celui-ci, qui ne peuvent établir leurs calculs et faire leurs offres qu'en vue des calculs, d'ailleurs fort simples et à la portée de tout le monde, que pourront faire les premiers dans leur propre intérêt.

» revenu annuel, se vend 100,000 fr., une autre terre » produisant 5,000 fr. se vendrait aussi, néces- » sairement, en supposant toutes autres choses » semblables, environ 166,000 fr. » (*Moniteur* du 20 avril 1824.)

Ainsi donc, si la déclaration implicite ou explicite demandée par M. Ouvrard fils, du non-remboursement des rentes 5 p. 0/0, en rendant indistinctement toute leur élasticité aux diverses natures de fonds publics, portait à 90, comme il le suppose avec toute raison, le cours du 3 p. 0/0, elle porterait en même temps à 150 fr. le cours du 5 p. 0/0.

Il s'ensuit que la déclaration dont il s'agit aurait pour effet immédiat, ou presque immédiat, d'accroître, dans les mains de tous les possesseurs actuels de rentes 5 p. 0/0, la valeur de leurs titres, dans la proportion de la différence existant entre le cours actuel d'environ 108 fr. (1) pour cinq francs de rente, et celui de 150 fr. établi ci-dessus.

Recevant une prime de plus de 39 p. 0/0, chaque propriétaire d'une inscription de 500 fr. de rente 5 p. 0/0 (laquelle représente aujourd'hui pour lui en écus un capital effectif de 10,800 fr.), se trou-

(1) Car, dans le cours, coté maintenant à la Bourse, d'environ 110 fr., entre nécessairement déjà une forte partie de la valeur du coupon prochainement exigible, ou, en d'autres termes, le montant des intérêts dus par l'État pour la période de plus de quatre mois qui s'est écoulée depuis le 22 septembre 1837, échéance des arrérages du semestre précédent.

verait immédiatement enrichi d'une somme de 4,200 fr., puisque, au nouveau cours de 150 fr., son inscription vaudrait alors un capital effectif de 15,000 fr.

Les 140 millions de rente 5 p. 0/0 inscrits au grand-livre de la dette publique (folio 71 de l'ouvrage de M. Ouvrard), qui, d'après leur valeur nominale de 100 fr. de capital pour 5 fr. de rente, ne constituent qu'une dette de deux milliards et huit cents millions à la charge du trésor public, c'est-à-dire de la masse entière des contribuables (propriétaires, rentiers, industriels, etc.), le rendraient bientôt débiteur, au nouveau cours de 150 fr. qu'on aurait provoqué, du capital de quatre milliards deux cents millions, qui se trouverait excéder sa dette réelle de la somme énorme de un milliard quatre cents millions, et qui excéderait même la valeur actuelle à la Bourse des rentes dont il s'agit, de la somme de près de douze cents millions (1).

Maintenant, pourrait-on se croire fondé à sou-

(1) M. Ouvrard dit, au folio 49 de son ouvrage, que les étrangers, et surtout les Anglais, possèdent une masse de rentes s'élevant à plus de 20 millions, et il exprime la crainte que les 400 millions qui forment le capital de ces rentes ne désertent le sol français, au cas où le remboursement aurait lieu. Une crainte plus sérieuse me paraît pouvoir être conçue, c'est que si on permet aux rentes 5 p. 0/0 d'atteindre le cours de 150; les étrangers possesseurs des 20 millions de rentes dont il s'agit ne jugent à propos d'emporter, en aliénant ces rentes, non seulement le capital mentionné, mais aussi le bénéfice de 200 millions qu'on leur aurait octroyé.

tenir que l'État serait désintéressé dans une si prodigieuse augmentation du capital de cette partie de la dette appelée 5 p. 0/0, et que le développement progressif du crédit se chargerait seul d'en faire les frais? Ce serait se faire une bien étrange illusion que de le supposer.

Et d'abord, ne demande-t-on pas que la caisse d'amortissement soit de nouveau appelée à racheter à tout prix les rentes 5 p. 0/0 (1)? Et dès lors ne devra-t-elle pas les payer au cours de 150 fr., lorsqu'elle paiera sur le pied de 90 les rentes 3 p. 0/0?

Mais quelle que soit l'espèce de prestige dont on veuille environner la caisse d'amortissement, n'est-ce point aussi avec le produit des impôts, avec les écus qu'ils procurent au trésor et que celui-ci lui remet en partie, qu'elle opère ses rachats?

Les contribuables paieront donc d'autant plus ou d'autant plus long-temps, pour que l'on puisse parvenir à l'extinction d'une somme donnée de rentes 5 p. 0/0, que ces rentes devront être rachetées à un prix plus élevé, et c'est bien sur eux que retombera, en dernière analyse, la plus-value extraordinaire qu'on prétend pouvoir être donnée sans inconvénient aux rentes dont il s'agit.

Ce n'est pas tout encore. Qu'on suppose que les besoins de l'État l'obligent à recourir au crédit:

Il pourrait aisément aujourd'hui faire à de bon-

(1) Folios 104 et 106 de l'ouvrage de M. Ouvrard.

nes conditions un emprunt de cinq ou six cents millions, parce que cette somme peut se trouver disponible entre les mains d'un plus ou moins grand nombre de capitalistes.

Mais que les rentes 5 p. 0/0 soient déclarées irremboursables, et la plus-value immédiate qu'elles obtiendront ira progressivement absorber une masse de plus d'un milliard de capitaux circulants, et ce résultat nécessairement produit par les aliénations successives des rentes 5 p. 0/0, se trouvera réalisé beaucoup plus tôt qu'on ne saurait le supposer. Car il est plus que permis de prévoir qu'un grand nombre de possesseurs actuels des rentes 5 p. 0/0 s'empresseraient de réaliser les énormes bénéfices dont on veut les gratifier, en vendant leurs inscriptions à la Bourse, lors même que ce ne serait que pour acheter en place de celles-là d'autres inscriptions en rentes 3 p. 0/0, qui, avec le même capital en écus, leur procureraient alors à peu près le même revenu ; tandis que les nouveaux possesseurs des premières ayant acheté sous l'empire d'une loi qui aurait permis l'élévation à 140 ou 150 p. 00 des rentes 5 p. 0/0, n'auraient aucune crainte à concevoir sur le maintien (en ce qui peut dépendre de l'État, leur débiteur) de la valeur nouvelle d'un titre acquis par eux de bonne foi.

Ainsi, le même milliard que l'État aurait pu appeler en cas de besoin à son secours, en se bor-

nant pour cela à inscrire ses créanciers sur son grand-livre de la dette publique, ou en aliénant, non des forêts ou des domaines, mais des certificats d'inscription sur ce grand-livre, portant promesse du paiement semestriel d'une rente déterminée, ce milliard, dis-je, ne se trouvera plus disponible, parce qu'il sera venu précédemment et naturellement se placer dans les fonds publics par le fait même de la réalisation des bénéfices des anciens possesseurs de rentes 5 p. 0/0.

Rien ne disparaît sans doute en fait de capitaux, si on en excepte ceux détruits par les incendies, les naufrages ou autres sinistres, et le milliard que la plus-value des rentes 5 p. 0/0 aurait appelé aux mains desdits rentiers, au lieu de celles de l'État, serait sans doute de leur part l'objet de nouveaux placements. Une certaine partie d'un tel profit pourrait même chercher encore son placement dans les fonds publics; mais la plus grande partie prendra naturellement d'autres directions, et nul doute que l'agriculture, le commerce et l'industrie, n'en obtinssent une large part.

Mais, dira-t-on, ce sera là l'un des plus précieux avantages de la mesure proposée.

Autant vaudrait dire, et le paradoxe serait moindre, qu'il est bon de livrer, sur les fonds de l'État, quatre ou cinq cents millions aux maîtres de forges et aux chefs de manufactures, afin de faire prospérer d'autant mieux leurs industries et toutes

celles qui existent, à la faveur et par suite des profits de celles-là !

Il serait sans doute éminemment utile qu'une plus grande masse de capitaux vînt alimenter tous les genres de travaux et d'industrie, à commencer par le plus intéressant de tous qui est l'agriculture ; mais pour atteindre ce but, il existe d'autre moyens que celui de jeter pour ainsi dire à la tête des porteurs actuels de rentes 5 p. 0/0 la somme de plus d'un milliard.

Ce que demande surtout l'agriculture, c'est de voir alléger le fardeau de la contribution foncière qui pèse sur elle, et que tous les centimes départementaux et municipaux qui y sont progressivement ajoutés rendent sans cesse plus onéreuse, et ses vœux à cet égard méritent sans doute la plus sérieuse attention, lorsqu'il s'agit de la première de toutes les industries, de celle qui occupe incomparablement le plus grand nombre de bras, *et qui contribue le plus non seulement à la prospérité mais aussi à la moralité du pays.*

En vous communiquant, monsieur, les observations qui précèdent, je n'entends nullement me constituer l'antagoniste des rentiers.

Cette classe de citoyens n'est pas moins intéressante que toutes les autres, et ne mérite pas moins d'être l'objet de la sollicitude du gouvernement.

Les vœux à former en sa faveur, si la conversion *ou* le remboursement des rentes 5 p. 0/0 était

décidé, sont que l'une ou l'autre de ces mesures soit rendue aussi favorable que possible aux possesseurs actuels de ces rentes ; que leur propre intérêt les détermine à entrer dans des fonds au-dessous du pair, et dont les inscriptions leur seraient livrées à un tel prix qu'ils y trouveraient à peu près l'équivalant du capital effectif que représentent *aujourd'hui* celles dont ils sont porteurs; mais prétendre que tous les intérêts doivent être sacrifiés aux leurs, que tous ceux qui ont acheté des rentes 5 p. 0/0 depuis le taux de 8 p. 0/0 jusqu'à celui de 110 ont acquis, par cela même, un privilége, et que la justice ou l'intérêt du crédit public exigent qu'un peu plus tôt, un peu plus tard, on leur rachète ce privilége, moyennant une prime ou un bénéfice de 40 ou 50 p. 0/0, c'est vouloir faire, ce me semble, une violence bien étrange aux principes les plus simples de l'équité et de la raison.

Je crois, monsieur, avoir suffisamment démontré que des deux mesures qui ont été indiquées plus haut, et qui seules peuvent faire cesser un état de choses dans lequel toutes les opinions s'accordent à reconnaître un obstacle flagrant au développement progressif de la fortune publique et des fortunes particulières, celle de déclarer irremboursables les rentes 5 p. 0/0 conduit à des conséquences qu'il suffit de mettre à nu pour en démontrer toute l'énormité ; ce n'est donc plus, ce

semble, qu'à la mesure diamétralement contraire à celle-là qu'il peut être permis d'avoir recours pour faire cesser enfin l'anxiété des rentiers, pour rendre aux fonds publics toute leur élasticité, pour ne plus arrêter l'élévation progressive de ceux au-dessous du pair, pour leur permettre ainsi de représenter par leur cours, l'intérêt réel des capitaux, et pour exonérer enfin la masse des contribuables de ce dont ils pourraient être imposés de moins pour le service de la dette publique, si ce n'est pour appliquer l'économie qu'on obtiendrait sur ce service à des dépenses plus profitables au pays tout entier.

Je chercherai à vous convaincre, monsieur, dans une lettre subséquente, que ces divers et si importants résultats pourraient être obtenus sans rencontrer toutes les difficultés et sans présenter tous les inconvénients qu'a cru apercevoir et qu'a énumérés contre la mesure de la conversion *ou* du remboursement des rentes 5 p. 0/0, l'auteur de l'ouvrage qui fixe en ce moment l'attention publique.

6 février 1838.

7

# UN MOT

## SUR LES DÉVELOPPEMENTS

DE LA

## PROPOSITION DE M. GOUIN,

PAR LE DUC DE GAËTE.

PARIS,

IMPRIMERIE DE GUIRAUDET ET CH. JOUAUST,

RUE SAINT-HONORÉ, 315.

1838

# UN MOT

## SUR LES DÉVELOPPEMENTS

DE LA

# PROPOSITION DE M. GOUIN,

PAR LE DUC DE GAËTE.

---

Les nouveaux développements de la première proposition (amendée) de M. Gouin, reproduisent, à peu près, ceux de 1836, et les arguments du rapport de la même époque; sauf l'hommage, enfin, rendu au principe *de l'inviolabilité de la dotation de l'amortissement*, par la censure de la disposition de la loi du 17 mai 1837, concernant les travaux publics, par laquelle ce principe avait été méconnu.

« En France, dit l'orateur, que voulons-
» nous faire, depuis un an? Nous qui avons
» admis les principes de l'amortissement,
» presque avec toutes les exagérations dont
» ils sont susceptibles, nous persistons, sans
» doute, à vouloir consacrer, au rachat de la

» dette, notre amortissement et toutes ses an-
» nulations?... Non, messieurs: on vous amène
» insensiblement à disposer, non seulement des
» rentes rachetées; mais de la dotation primi-
» tive *elle-même*, pour une tout autre destina-
» tion que la diminution de votre dette. Com-
» ment expliquer qu'en si peu de temps, nous
» ayons fait autant de chemin? »

L'énergique franchise de cette observation, en mettant le *principe*, hors des débats, semblait ne plus laisser autre chose à faire, qu'à comparer les résultats de la première partie de la *proposition*, avec ceux de *l'appel au rachat*; opérations *identiques*, dans leur but et dans leurs procédés.

En effet, *la proposition* autorise, d'abord, l'emploi de *la reserve* à ce qu'elle appelle *le remboursement*, en conservant à la caisse d'amortissement la propriété des rentes remboursées avec le produit de cette réserve.

*L'appel au rachat* ne fait, jusque là, rien de plus, rien de moins.

Ce n'est donc pas, sans étonnement, que l'on a vu, après cette profession de foi, soumettre à une nouvelle discussion les trois points de *la légalité*, de *l'équité* et de *l'utilité* du remboursement et de la conversion.

Sur le premier point, on ne peut que répé-

ter que le droit de remboursement n'à jamais été contesté : que la question a toujours consisté à savoir si l'État avait la faculté de *changer le mode de remboursement* déterminé par la loi du 28 avril 1816, auquel on n'avait reproché que *ses succès*, lorsqu'en 1825, on avait arrêté sa marche ; et cette question, de nouveau éludée, se trouvait, en apparence, résolue *négativement* par la première partie de la proposition soumise à la chambre, en parfaite conformité avec les prescriptions de la loi fondamentale.

La différence, entre le système de l'appel *au rachat*, et celui *du remboursement*, ne commence, ainsi, à se faire apercevoir que lorsque, dans la seconde partie de la proposition, on y rattache l'idée de recourir à de nouveaux emprunts et à la *conversion*, volontaire ou forcée, de la rente, pour étendre, *sans limite*, les effets, naturellement *circonscrits*, du simple emploi de la *réserve* à sa destination légale.

On rétrograde, par là, vers l'époque de 1824, où *la même opération* proposée par le gouvernement et adoptée, d'abord, par la chambre des députés, fut, après une discussion solennelle, rejetée par la chambre des pairs, à laquelle cette détermination fit, dans le temps, beaucoup d'honneur. Il fut aisé de

reconnaître que ce projet ne pouvait être utile qu'à la *spéculation*, qui y aurait, en effet, trouvé d'immenses profits. Telle maison de banque, que l'on signalait, devait, disait-on, pour peu que les remboursements eussent pris une certaine importance, y gagner plusieurs millions.

Quoi qu'il en soit, il est certain que, de ce moment, une guerre d'extermination fut déclarée à l'amortissement. Après avoir été paralysé, en 1825, dans son action sur nos premiers emprunts, il devint l'objet d'attaques violentes et continues, de la part de ceux-là mêmes qui s'étaient montrés, dans l'origine, les plus ardents défenseurs du système de crédit qui devait sauver la France, en déterminant la réussite de nos premières opérations, dans les circonstances les plus défavorables.

Il est vrai qu'alors, il offrait, tout à la fois, aux compagnies qui se chargeraient des opérations qu'il favorisait, la perspective des grands bénéfices qu'elles ont effectivement recueillis !...

En 1825, il n'avait plus rien à donner, (si ce n'est aux contribuables.), et ses faux amis l'abandonnèrent. Ainsi va le monde.

On s'appuie, pour renouveler la proposition repoussée, avec l'approbation généra-

le, en 1824, particulièrement, de l'exemple de COLBERT.

Mais cet exemple est-il heureusement choisi, s'il est vrai que les opérations du même genre auxquelles ce ministre s'est effectivement livré, dans les commencements de son administration, d'ailleurs, si justement célèbre, sont précisément celles que l'histoire contemporaine a signalées comme *des fautes graves* que l'ignorance des temps, sur le principe du crédit, pouvait seul excuser.

Or voici comment s'exprimait, il y a cent ans, FORBONNAIS, l'auteur du meilleur ouvrage, peut-être, qui existe sur les finances.

« Quoiqu'il paraisse clairement, dit-il, par
» la conduite de Colbert, qu'il était fort éloi-
» gné *de la maxime pernicieuse des emprunts*
» *perpétuels*, il ne laissa pas d'être forcé, par
» les circonstances, d'en ouvrir quelques uns.
» Ce fut toujours, avec de grandes difficultés,
» qu'il parvint à se procurer ces sortes de se-
» cours, et il n'eut de ressource que celle de
» tenter les propriétaires de l'argent, par un
» intérêt *au dessus du cours*. Celui des sommes
» qu'il emprunta fut toujours à 10 pour 100,
» (et il avait fixé lui-même l'intérêt légal au
» denier 20 !)

» La cause de ce discrédit, *dans un temps*

» *d'ordre*, s'explique par quelques unes des » *premières opérations* de ce ministre, à l'é» gard des *anciens engagements de l'état*.

» Le remboursement des anciennes rentes, » créées, sur la foi publique, et à prix d'ar» gent; remboursement *fait avec un capital ob*» *tenu au dessous de l'intérêt courant* (et qui par » conséquent n'éteignait pas *la cause* de la dette » qu'il perpétuait); et un nouveau retranche» ment d'arrérages, à la suite de ceux que les » rentes avaient déjà éprouvés, portèrent, dans » les familles une alarme générale, dont le ré» sultat fut une longue méfiance dans les effets » royaux. »

Jugera-t-on que cette méfiance avait été légèrement conçue, lorsque l'on voit que ce système, prudemment écarté, en 1824, et que l'on voudrait faire revivre, aujourd'hui, a conduit insensiblement A LA BANQUEROUTE, en 1720, et, en 1789, A UNE RÉVOLUTION qui a renversé une monarchie de quatorze siècles !

Que deviennent, en présence de ces faits, les arguments sur *l'équité* et sur *l'utilité* prétendues d'opérations dont le renouvellement serait, aussi évidemment, une calamité publique?

Les dangers de cette nature ne pouvaient être prévenus que par un système d'amortis-

sement *régulier*, suivi avec persévérance et fondé sur un budget *normal*; c'est-à-dire, suffisant pour assurer, *par le seul produit de l'impôt*, le paiement exact de toutes *les dépenses* du service public, en même temps que *de l'intérêt de la dette* et *de la dotation* affectée à son extinction graduelle et définitive. Ce n'est qu'à ces conditions, que l'amortissement peut donner son fruit (quand, d'une autre part, aucun nouvel emprunt n'est contracté, sans qu'il trouve, *dans l'impôt*, le gage de l'intérêt et de l'amortissement) et, non, lorsque celui-ci ne repose, comme il l'avait constamment fait, en Angleterre, que sur des *emprunts* qui grossissaient perpétuellement la dette au delà de tout ce qu'il en pouvait éteindre, chaque année. Cette déception, si long-temps prolongée, devait avoir un terme, et, de là, la suppression de l'amortissement, motivée, très habilement, par le gouvernement anglais, sur l'impuissance prétendue *radicale* de cette institution; lorsque son inefficacité n'était réellement causée que par le vice essentiel de son *organisation*. C'est en confondant, sans cesse, cet ancien système *étranger*, avec le nôtre, que l'on est parvenu à rendre, en France, à l'égard de celui-ci, l'opinion incertaine ou contraire.

La première partie de la proposition de M. Gouin nous ramène naturellement, comme je crois l'avoir démontré, *à l'appel au rachat* qui n'en diffère que par la *dénomination*, et qui satisfait, sans aucun danger, à tous les intérêts, en assurant de plus, aux contribuables, un profit bien autrement important que celui qu'ils pourraient obtenir, en apparence, par des opérations dont l'histoire a signalé les funestes conséquences; et qui, comme on l'a vu, *ont été, déjà, jugées chez nous.*

Il y a si peu de mérite, à la fin d'une longue carrière, à connaître une matière dont on a fait l'objet de l'étude et de l'occupation spéciales de toute sa vie, un peu mieux que les personnes qui, avec une supériorité de talent que je me plais toujours à reconnaître, se sont livrées à tout autre soin; que je me suis flatté d'échapper au soupçon d'une prétention personnelle dont aucun amour-propre eût à s'offenser, à raison des divers écrits que j'ai publiés sur une question à laquelle se rattachent de si grands intérêts. J'ai seulement espéré que quelques souvenirs, peut-être, de l'indulgence avec laquelle la chambre élective avait accueilli mes travaux, dans les temps difficiles où j'ai eu l'honneur de lui appartenir, pourraient être de

quelque recommandation pour des éclaircissements qui m'ont paru pouvoir n'être pas tout à fait inutiles.

Au surplus, la fidélité, principe fondamental du crédit, est le cri de toutes les consciences; et les faits que je rappelle appartiennent à l'histoire, qui est le domaine de tous. Mon nom n'apparaît, là, que comme garantie de l'exactitude des citations que je produis; et quant aux déductions qui en découlent, elles sont soumises à l'appréciation d'un juge dont les arrêts sont sans appel : LE BON SENS PUBLIC!

—

8

CHAMBRE DES PAIRS.

SESSION DE 1838.

# DISCOURS

DE

# M. LE M^IS D'AUDIFFRET,

PAIR DE FRANCE,

*Dans la discussion générale sur la conversion des rentes.*

(Séance du 19 juin 1838.)

MESSIEURS,

Le crédit de l'Etat, presque toujours inconnu de la France dans les tems antérieurs à 1814, a été fondé, au milieu même de ses derniers revers et sous l'empire de la nécessité, par la courageuse résignation du pays à supporter toutes les charges d'une pénible libération. La bonne foi religieuse avec laquelle il a rempli les engagemens de l'adversité, a fait ouvrir à son

administration l'inépuisable trésor de la confiance publique. Cette puissance moderne du crédit est une des conquêtes les plus précieuses de la civilisation des peuples : les esprits généreux et prévoyans qui veulent en conserver les bienfaits doivent repousser avec énergie toute mesure susceptible de porter atteinte aux sentimens de justice et de loyauté qui sont les bases de cette grande œuvre de notre patriotisme.

Dans la discussion qui s'ouvre devant nous, et qui a été préparée d'une manière si remarquable par le rapport de votre commission, nous devons donc examiner si le Gouvernement a le droit de rembourser le capital des rentes inscrites ; si l'administration doit user de ce droit ; s'il comporte des exceptions ; si l'application en est opportune d'après la situation du pays et l'état actuel de ses finances ; si ce remboursement doit s'appliquer aujourd'hui à la dette flottable ou à la dette inscrite ; quels sont les principes et les formes à suivre pour le remboursement ou la conversion des rentes sur l'Etat ; enfin quelles seraient les conséquences du projet de loi soumis à nos délibérations.

### 1re Question. — *Le droit.*

Pour éclairer cet examen, il est nécessaire de rappeler sommairement les contrats passés avec les créanciers inscrits sur le grand-livre, et de faire connaître, depuis son origine, la nature et l'importance de la dette jusqu'à sa situation actuelle.

En parcourant les actes financiers du gouvernement de la République, si nous condamnons encore les coupables égaremens de cette époque, nous devons reconnaître aussi que l'apurement général, qui a fait sortir du chaos de nos dettes antérieures un seul grand-livre et un titre unique pour les divers créanciers, a réalisé l'une des améliorations les plus

favorables à l'ordre et au crédit public, trop promptement sacrifiés l'un et l'autre aux passions révolutionnaires et aux dilapidations commencées en 1793 par la convention nationale et consommées par le directoire en 1797.

Les 5 pour cent, consolidés en vertu des lois des 24 août 1793 et 30 septembre 1797, ont atteint, à la clôture des liquidations de ce régime de violence et d'iniquité, la somme de 41,717,607 fr., seul et faible débris d'une dette annuelle de 175 millions, dont la banqueroute s'était cachée sous des compensations illusoires.

On doit se rappeler également que la misère et l'effroi de la plupart des créanciers primitifs leur ont fait vendre leurs titres originaires, au moment où la liquidation en fut suspendue par l'exécution de la loi du 30 septembre 1797, à des acquéreurs plus aventureux qui en sont devenus propriétaires au prix courant d'une seule année d'arrérages pour le capital abandonné par leurs malheureux prédécesseurs.

Sans arrêter notre pensée sur ces affligeans désordres, qui frappaient en même tems l'agriculture, le commerce et l'industrie par un inflexible maximum, les transactions publiques et privées par le papier-monnaie, et la propriété mobilière et immobilière par la confiscation, nous nous bornerons à ajouter que nous avons tous définitivement accepté la part qui nous a été faite dans ce commun désastre, si ce n'est cependant après avoir racheté le domaine national de l'odieux de cette confiscation et d'une dépréciation politique aussi onéreuse pour le Trésor et pour le pays que pour les nouveaux propriétaires. Ce grand acte de réparation a marqué le terme des sacrifices que l'amour de la patrie nous a fait supporter, et qui ne nous paraîtront jamais trop chers, s'ils peuvent préserver l'avenir des fautes passées. Dans le débat financier qui nous occupe, effaçons donc de notre mémoire

ces déplorables souvenirs, comme se sont effacés des pages du grand-livre, par l'incessante mobilité des transferts, presque tous les noms de ces anciennes victimes de nos malheurs publics.

Il est certain, en effet, que les inscriptions, en très-petit nombre, qui portent encore l'empreinte de cette législation spoliatrice, ne s'élèvent plus aujourd'hui qu'à une somme fort peu considérable. Le Gouvernement pourrait sans doute adopter la pensée généreuse de ne point aggraver encore le poids d'une telle infortune par un nouveau sacrifice. Mais si cette exception s'appuie sur des motifs d'équité, il semble impossible de ne pas reconnaître, dès l'origine de la dette, un droit de remboursement qui a été consacré dans tous les tems et qui se trouve explicitement rappelé dans les expressions mêmes du rapport présenté avec la loi du 24 août 1793. Le Gouvernement a fixé le capital des 5 pour cent consolidés en réglant au denier vingt les liquidations dont ils étaient les valeurs représentatives, et en recevant au même taux ces nouvelles rentes en paiement du domaine national. Il déclare en outre à ses créanciers « qu'à défaut d'argent dans ses caisses, il offre des biens-fonds pour le remboursement de ses dettes. » L'éventualité de ce remboursement est prévue dans la loi pour les cas d'oppositions. « En ne faisant pas mention du capital, dit encore l'administration de cette époque, la nation aura toujours dans sa main le taux du crédit public, un débiteur en rente perpétuelle ayant toujours le droit de se libérer. » Elle ajoute enfin que ce capital n'a pas été exprimé pour que le rachat au-dessous du pair n'ait pas « l'air d'une banqueroute partielle. »

Jamais aucun pouvoir, fût-ce même le despotisme ruineux de 1793, n'aurait osé grever l'avenir d'une dette sans terme ; aucune nation n'aurait voulu souscrire un engagement aussi contraire à toutes les règles de la prévoyance et du droit

commun. Lorsque cette exorbitante disposition n'est exprimée dans aucun texte légal, par quel effort d'interprétation prétendrait-on enchaîner en quelque sorte l'Etat à sa mauvaise fortune, et arguer contre lui, pour une telle contrainte, d'une législation qui a brisé ses liens avec les créanciers inscrits, en ordonnant le remboursement fictif des deux tiers de sa dette? Le remboursement réel du troisième tiers, virtuellement réservé par la loi du 30 septembre 1797, ne devait pas être consacré par une reconnaissance explicite, à cause de la détresse du moment, qui aurait fait considérer toute disposition expresse sur ce point comme une promesse dérisoire. Aucun Etat ne pourrait consentir à l'abandon d'une réserve aussi incontestable, que s'il avait été assez imprudent pour en stipuler la renonciation formelle. L'abus d'un droit légitime, violemment exercé par l'anarchie, ne saurait en interdire l'usage aux pouvoirs amis de l'ordre et de la justice; l'application perverse d'un principe bon en lui-même ne doit pas étouffer pour toujours le germe du bien qu'il promet à l'avenir.

Mais si la faculté de se libérer a été constamment accordée à tous les débiteurs, si ce principe fondamental des transactions des particuliers et des gouvernemens n'a jamais reçu aucune atteinte, et est devenu inattaquable, il paraîtra peut-être nécessaire de demander pour la seconde fois si l'intérêt qui s'attache aux titres exceptionnels, anciennement lacérés par la banqueroute, ne défend pas de les faire déchirer de nouveau par la main de la justice, qui pèse aujourd'hui tous les droits des créanciers.

Après avoir écarté de la discussion cette catégorie très-peu nombreuse de rentiers qui ont conservé jusqu'à présent leurs inscriptions primitives, il importe de remarquer que la presque totalité des 42 millions qui forment la première création des 5 pour cent ont cessé depuis long-tems d'apparte-

nir aux créanciers dépouillés en 1797, et se trouvent confondus avec les effets publics de toute origine dans les mains de nouveaux propriétaires qui les ont presque toujours acquis fort au-dessous du pair.

La dette s'est accrue sous le Consulat et l'Empire : 1° de 4,586,000 fr. de rentes appartenant à des provinces étrangères réunies à la France ; 2° de 11,254,000 fr. appliqués à l'acquittement de l'arriéré antérieur à 1809 ; 3° et enfin de 5,750,000 fr. inscrits au nom de la caisse d'amortissement et du domaine extraordinaire, pour servir en partie au paiement des dépenses publiques, et, en outre, pour fonder des dotations en faveur des grands-officiers de la Couronne ou d'autres serviteurs de l'Etat. Ces créations nouvelles ont ainsi porté les arrérages annuels de la dette inscrite au 1er avril 1814 à 63,307,637 fr.

Une partie des rentes d'origine étrangère a été reprise au moment où les provinces conquises furent séparées du territoire français. Les paiemens effectués, en effets publics au pair, à d'anciens fournisseurs et entrepreneurs de services dont les liquidations s'étaient arbitrairement prolongées et subissaient ainsi d'injustes diminutions, témoignent assez de l'indifférence du chef du gouvernement pour le crédit public, presque toujours sacrifié dans une lutte continuelle entre la violence du pouvoir et les ruses d'une mauvaise foi plus habile. La suppression des charges de la couronne impériale et le retour à l'Etat de plusieurs des dotations accordées, ont amené l'extinction d'une partie de ces valeurs.

Au surplus, les émissions de rentes de ce nouveau gouvernement sont toutes placées sous une législation qui a fortifié le droit de remboursement des effets publics, en fixant, dans le texte même de la loi du 21 floréal an 10, à la somme de 100 fr. le capital réel de chaque 5 fr. de rente, valeur no-

minale qui avait été déjà la base des liquidations antérieures, du paiement des domaines publics, et des rapports officiels qui ont expliqué les motifs des lois des 24 août 1793 et 30 septembre 1797.

Il n'y a pas lieu de s'étonner qu'un souverain qui ne s'appuyait que sur sa propre force et qui avait si peu de foi dans le crédit, malgré les secours qu'en obtenait déjà l'habile probité du ministre du Trésor, n'ait considéré les rentes que comme un moyen de se défendre contre les exigences de ses créanciers, ou comme une ressource offerte à sa munificence. On s'explique également le manque de sollicitude du gouvernement pour éteindre une dette aussi peu considérable, et dont le maximum avait été arrêté à 50 millions par la loi du 21 floréal an 10.

Il n'a été pris à cette époque que des mesures sans résultat pour l'amortissement des rentes dont la dotation a été détournée de son affectation spéciale, jusqu'à la loi du 28 avril 1816, qui a fondé une caisse indépendante de l'action du Trésor. Le remboursement au pair des 5 pour cent ne pouvait pas être sérieusement prévu pendant le cours d'une période financière qui avait à peine élevé leur cours moyen au-dessus de 50 fr.

Il est seulement nécessaire de constater qu'à dater de 1802 l'administration a écrit en tête de chaque extrait d'inscription, la désignation formelle de 5 *pour cent consolidés*, déclaration décisive, qui n'a fait succéder ce nouveau titre à celui de *rentes perpétuelles*, que dans l'intention de fixer, de la manière la plus manifeste, leur capital remboursable, d'en fonder la consolidation, suivant le texte du rapport fait au corps législatif, par l'affectation spéciale des contributions directes, et de ne plus laisser aucun doute sur la valeur réelle dont l'État s'est reconnu débiteur envers les porteurs de ces

extraits du grand-livre qui, à peine renouvelés, se sont répartis, comme les précédens, sans aucune distinction d'origine, entre tous ceux qui les ont reçus directement de l'administration ou qui les ont volontairement demandés aux échanges de la Bourse.

A pater de 1814, une ère nouvelle s'est ouverte pour le crédit; nous déplorerons tous, pendant cette discussion, la perte récente de celui qui en a été le fondateur. Ce précieux crédit est devenu notre providence dans les jours de détresse, et le germe fécond de la prospérité renaissante du pays: c'est avec son unique secours que la France a pu solder la rançon d'une accablante occupation militaire aux peuples si long-tems tributaires de ses victoires, faire honneur à tous ses anciens engagemens et préparer le développement rapide de la richesse nationale. L'appui de la confiance publique et le dévouement d'une généreuse résignation ont été plus puissans que la force des armes pour sauver la fortune de l'Etat et pour lui faire supporter le fardeau de la double invasion qui a pesé sur la France en expiation de sa gloire. Ainsi se sont immatriculés sur le grand-livre des 5 pour cent :

| | |
|---|---|
| L'arriéré créé avant 1810, pour.......... | 2,129,867 |
| Celui qui s'est formé de 1810 à 1816, pour. | 29,186,921 |
| Le remboursement des biens des communes, ordonné par la loi du 20 mars 1813......... | 2,632,433 |
| Les droits de la Légion-d'Honneur........ | 240,000 |
| Ceux de quelques titulaires de cautionnemens...................................... | 2,651 |
| Enfin les dépenses relatives aux invasions étrangères................................ | 95,780,895 |
| Cet accroissement de..... | 129,972,770 |

de rentes a élevé la dette annuelle léguée par les tems difficiles aux jours réparateurs à la somme de..... 193,454,709

Les engagemens personnels contractés dans l'exil du roi Louis XVIII, et l'expédition d'Espagne y ont ajouté........................ 5,499,654

Et ont porté les émissions de ces fonds avant 1830 à.................................... 198,954,362

Les annulations prononcées par les lois, les rachats successifs de l'amortissement et la conversion des rentes 5 pour cent en valeurs nouvelles d'un intérêt moins élevé, avaient déjà retranché de cette dette..................... 72,248,021

et réduit son ensemble à.................. 126,706,342
lorsque les besoins extraordinaires des exercices 1831 et 1832 sont venus s'inscrire pour... 15,779,016

et ont rendu l'Etat débiteur de.............. 142,485,358

Cette dernière somme a été encore atténuée par des annulations et des rachats montant à 7,907,721

qui ont enfin ramené les 5 pour cent restant à rembourser aujourd'hui à.................. 134,577,637

A dater de 1814, la consolidation forcée des créances publiques au pair n'a plus été appliquée que pour obéir aux lois précédentes, sur l'arriéré antérieur à 1810 et sur le remplacement des biens des communes. Ces deux reliquats de liquidations ont marqué le terme de ces transactions léonines qui ont été plus ruineuses encore pour l'Etat que pour ses créanciers. Toutes les autres parties de nos dettes ont été soldées intégralement, soit par des remises directes d'effets publics à des cours librement acceptés, soit à l'aide

d'emprunts en numéraire, pour lesquels les prêteurs ont reçu du Trésor les 5 pour cent d'après leur prix vénal et au taux moyen de 75 fr. 27 c. 1/2

Les 135 millions de rentes de cette nature, délivrées par le Trésor depuir 1814, loin de comprimer l'essor du crédit, ont été pour ainsi dire le puissant levier qui a élevé graduellement leur cours vénal au-delà du pair dès l'année 1824. A cette époque décisive, la législature a cru qu'il était de son devoir d'arrêter immédiatement l'action du rachat des 5 pour cent devant la limite textuelle de son contrat : toutes les transactions particulières des rentiers, faites pendant les treize années suivantes, ont été placées sous l'influence de cette détermination aussi juste que prévoyante.

On s'est demandé alors, comme on le fait aujourd'hui, si la libération du pays pouvait être suspendue par le progrès même de sa richesse et de sa prospérité ; si, au milieu de cette période financière de quinze années qui a vu grandir le revenu indirect de 212 millions, dégrever l'impôt direct de 92 millions et décroître la dette inscrite de 31 millions de rentes, il fallait renoncer tout-à-coup à soulager l'avenir avec les ressources surabondantes du présent ; enfin, si le remboursement au pair des effets publics devait accomplir ou violer les anciens engagemens contractés par le Trésor.

Cette question importante a été presque unanimement résolue en faveur du remboursement par le vote de la loi du 1er mai 1825, après avoir été éclairée par la discussion approfondie dont elle a été l'objet entre l'administration et les chambres. La justice de cette mesure a été plus manifestement démontrée ensuite par l'option spontanée d'un grand nombre de rentiers, qui ont échangé, de leur propre mouvement, près de 32 millions de 5 pour cent contre des 3 et des 4 1/2 pour cent.

Ce droit a été définitivement consacré par l'art. 6 de la

loi du 10 juin 1833, qui dispose en termes exprès de la réserve de l'amortissement *pour le rachat ou le remboursement de la dette consolidée*, aussitôt que l'exécution de ce dernier mode de libération aura été réglé par une loi spéciale. Enfin il a été encore plus évidemment avoué par le jugement toujours sûr de l'intérêt privé, qui semble vouloir arrêter la valeur du 5 pour cent dans la limite où il croit que le Gouvernement doit renfermer le respect des droits acquits, et se préparer d'avance au remboursement ou à la conversion que peut lui commander un jour la voix de l'intérêt général. La seule menace de cette mesure, dans un pays qui comprend le crédit public, ne suffirait pas pour expliquer une telle résignation, si la conscience du droit du Trésor n'avait pas déjà averti l'opinion prévoyante des rentiers sur la décision ultérieure de la législature. La sagacité de l'acheteur, qui n'est trompée par aucune prévention, lui fait accepter à l'avance un intérêt inférieur à 5 pour cent, et escompter, dès aujourd'hui, sur le cours de cet ancien effet public, une plus-value de 8 à 9 fr., qu'il espère retrouver plus tard dans l'un des nouveaux fonds qui doit le remplacer.

Indépendamment des motifs puisés dans des paroles dont l'autorité ne paraîtrait pas suffisante, dans des principes de droit commun dont l'application rigoureuse serait contestée au pouvoir, ou dans une législation spéciale qui ne semblerait pas assez explicite, n'est-il pas évident qu'un Etat soumis aux vicissitudes d'un avenir sans limite ne peut pas toujours s'arrêter dans la voie des emprunts, et que, s'il suspend sa libération pendant sa prospérité, il ne saurait échapper tôt ou tard à la cruelle fatalité de la banqueroute. Le remboursement de sa dette est une de ces nécessités politiques, une de ces lois impérieuses de la société qui fondent le droit public des gouvernemens.

Il existe enfin une considération décisive pour résoudre tous les doutes qui subsisteraient encore sur la réduction de la dette, par le remboursement ou par l'abaissement du loyer annuel de son capital ; c'est qu'aucun pouvoir n'a le droit d'imposer à la société tout entière et de faire payer au Trésor par les contribuables une prime d'assurance progressive d'un à deux pour cent, pour mettre le créancier de l'Etat à l'abri de la détérioration naturelle du numéraire, préjudice inévitable qui atteint le capitaliste dans toutes les autres situations, et pour constituer à perpétuité, aux dépens du pays et au profit des rentiers, un privilége tout-à fait contraire à l'essence même de la propriété mobilière des effets publics. Le Trésor deviendrait ainsi le seul debiteur qui verrait s'aggraver le poids de ses charges au milieu même de la richesse et de la prospérité générale. Une semblable disposition n'aurait jamais été votée par une assemblée législative ; elle ne pourrait pas se montrer dans nos Codes, ni s'y introduire sous une forme implicite, sans que la raison publique ne la repousse et ne la démente, comme nous le faisons aujourd'hui. On ne combat pas avec les lois contre la nature des choses ; aucune volonté ne résiste à la force destructive du tems, et ne rend immuable une valeur qu'elle affaiblit sans cesse : l'autorité des gouvernemens est impuissante pour secouer le joug fatal de la nécessité ou pour le détourner de la tête qui doit le porter et le faire peser sur une autre.

On peut donc conclure avec les hommes d'état de tous les pays, avec les législateurs de tous les tems, et même avec un grand nombre de propriétaires de 5 pour cent, que le droit de remboursement est désormais consacré par l'autorité de la chose jugée, et qu'il ne peut plus être contesté que par la préoccupation de quelques parties intéressées, par la prévention qui survit aux mesures violentes et injustes des régimes

antérieurs, enfin par l'anxiété toujours honorable d'une conscience mal éclairée.

2e Question. — *Usage du droit.*

Mais la loi suprême du Gouvernement, pour user de ce droit, comme de tous les autres, est évidemment celle du bien public ; il convient alors d'examiner si cette grande mesure est à la fois juste envers tous et favorable à l'intérêt du pays. Ainsi que nous l'avons précédemment exprimé, la prudence exige que les fruits de la paix réparent les dommages de la guerre et de la mauvaise fortune. Une nation qui s'abandonnerait aveuglément aux bienfaits de la Providence, sans se prémunir contre des vicissitudes contraires, s'exposerait, en finances comme en politique, à de graves embarras et à de funestes déceptions. La libération des tems difficiles est le devoir le plus impérieux des jours de l'abondance. Trop de confiance dans l'avenir ne saurait préparer que le déficit et l'insolvabilité du Trésor ; la prospérité prévoyante doit toujours s'imposer le remboursement des charges du malheur.

L'un des points principaux de cette discussion doit avoir pour objet de mesurer l'importance actuelle de la dette, et de déterminer la juste proportion qu'elle peut conserver désormais avec les ressources probables et les besoins éventuels de l'Etat. Cette appréciation est sans doute fort difficile, puisque les bases en sont aussi mobiles que les chances variables de notre destinée. Si nous établissons nos calculs sur la situation présente des finances et de la richesse générale, nous serons conduits à conclure que les 168 millions de rentes de toute nature inscrites sur le grand-livre ne dépassent aujourd'hui ni les besoins des capitalistes, ni les moyens du Trésor, et qu'ils répondent assez exactement aux convenances particulières comme à l'étendue de notre crédit.

Mais si nous portons un regard éclairé par l'expérience sur des circonstances moins favorisées et qui pourraient altérer un jour une aussi heureuse position financière, nous croirons sans doute indispensable de diminuer le poids de ces 168 millions pour des époques où il serait trop lourd à supporter avec de nouvelles charges extraordinaires. C'est à la sagesse du Gouvernement à fixer ce maximum approximatif de la dette ordinaire de la France, qui n'avait été porté qu'à 50 millions sous l'Empire, et qu'on pourrait élever sans imprudence à plus du double de cette somme avec le développement déjà assuré de nos revenus annuels et du crédit de l'Etat.

On est d'accord aujourd'hui sur la nécessité politique et financière de ne pas rompre, après le retour de la prospérité, tous les liens qui unissent la fortune du Gouvernement à celle de ses créanciers, et de conserver encore les pages du grand-livre aux capitaux qui iraient chercher ce genre de placement à l'étranger, s'ils ne le trouvaient plus en France.

L'administration serait d'autant plus fondée à ne pas faire descendre au-dessous de 120 millions de rentes la limite de nos fonds publics, que la décomposition raisonnée de ses élémens actuels conduit à reconnaître que 60 millions de ces valeurs sont à peu près immobilisés, dans les mains de certains propriétaires, par des causes inhérentes à leur nature et à leur destination spéciale. Il ne resterait donc, dans cette hypothèse, en effets disponibles sur le marché que 60 millions pour satisfaire aux placemens journaliers des petits et des grands capitalistes. Cette dernière considération doit convaincre tous les esprits de la modération du maximum proposé. Il faut maintenant examiner si l'on doit se borner au rachat progressif de la dette par l'amortissement, pour par-

venir à ramener à cette proportion nécessaire la quotité habituelle des rentes inscrites.

Ce puissant moyen de libération se trouve désormais très-affaibli et exclusivement restreint aux 25 millions de 3 pour cent, qui sont les seuls effets publics restés au-dessous du pair. La lenteur et l'insuffisance de son action libératoire sont donc devenues frappantes pour soulager l'avenir du fardeau des 48 millions de rentes qui semblent encore excéder les calculs de la prévision que nous venons d'établir pour réduire le chiffre de 168 millions au maximum de 120 millions. Il serait impossible aujourd'hui de demander que les fonds d'amortissement s'appliquassent à l'extinction des valeurs parvenues au-dessus du cours de 100 fr. : la loi, d'accord avec la raison et la justice, n'a pas voulu grêver le budget d'un engagement qui n'a jamais été contracté par le Trésor, et faire tourner au détriment des contribuables la plus heureuse amélioration de la fortune publique.

Nous ne nous sommes pas arrêtés à la pensée de ne jamais rembourser le 5 pour cent, parce qu'indépendamment de ce qu'il y aurait d'exorbitant à accorder aux rentiers la faveur d'un accroissement de capital de 20 à 30 pour cent sur le cours actuel de ces effets, et à grever indéfiniment le pays du poids d'une dette immuable, cette décision imprimerait rétroactivement à la première conversion, proposée par la loi du 1er mai 1825, et acceptée jusqu'à concurrence de 32 millions de rentes par les porteurs du 3 et du 4 1/2 pour cent, un caractère de déception à leur égard qui ferait ressortir encore davantage l'inconséquence et la prodigalité d'une concession aussi large au profit de ceux qui ont repoussé cette première proposition du Gouvernement.

Il résulte des considérations précédentes que la diminution des charges annuelles de la dette ne doit pas seulement

être poursuivie sur les fonds au-dessous du pair par les moyens ordinaires de l'amortissement, mais aussi sur ceux qui sont au-dessus du pair, par une combinaison désormais adoptée dans tous les Etats de l'Europe, et qui consiste à offrir le remboursement ou la conversion des rentes inscrites en nouvelles rentes d'un moindre intérêt.

### 3e Question. — *Exceptions.*

Mais quelles sont les conditions imposées à l'accomplissement de la libération de l'Etat, ainsi que les exceptions qu'il semblerait juste d'apporter à l'exercice de ce droit de remboursement ?

Nous avons déjà fait apercevoir que le Trésor n'a plus qu'un seul ordre de créanciers, que presque tous les titres actuels ne gardent aucune trace de nos désordres financiers et politiques, et que la plupart de leurs derniers propriétaires, non seulement sont étrangers à tous les préjudices supportés par les cédans primitifs, mais se sont rapidement enrichis de tous les bénéfices créés pour eux par les progrès de notre crédit public. Cependant des voix généreuses pourront s'élever en faveur de ceux dont les inscriptions conservées accusent encore la banqueroute révolutionnaire ou les rigueurs des liquidations de l'Empire.

La première de ces deux classes de rentiers n'est plus représentée distinctement sur le grand-livre que par quelques noms devenus très rares sous l'influence du tems et de la mobilité inhérente à cette nature de propriété ; la seconde ne se compose plus que des communes, dont les biens, vendus plus de 87 millions au profit de l'Etat, n'ont été inscrits que pour une rente de 2,632,448 fr.

Nous croyons devoir rappeler ici l'opinion que nous avons déjà exprimée relativement à la première catégorie : nous

n'insisterons pas davantage sur le respect que l'on doit au malheur, dans la crainte d'être entraînés trop au-delà des limites qu'une justice impartiale impose à l'Etat envers tous ses créanciers : peut-être même que le hasard qui a conservé pour quelques-uns les vestiges de si nombreuses spoliations ne paraîtra pas un titre suffisant pour les relever seuls des arrêts d'une commune destinée.

Quelque violente que soit la fiscalité des décomptes qui ont servi de base à l'échange des biens communaux, nous ne pensons pas non plus qu'il soit à propos de séparer leurs droits de ceux des créanciers qui ont subi les décrets de l'arriéré et de la déchéance, surtout lorsqu'il est constant que la propriété immobilière, véritable main-morte presque toujours improductive sous l'administration collective des communes, a été remplacée par un revenu net mieux approprié à leurs besoins.

Du moment où le remboursement de la dette est considéré comme l'exercice d'un droit qui appartient légalement à l'Etat, comme un acte d'intérêt général, il est impossible d'élever un doute sur le devoir du Gouvernement d'y soumettre, sans distinction, tous les porteurs de 5 pour cent, quelles que soient la quotité et la nature de leur propriété ; car cette propriété spéciale doit rester soumise, dans ses différentes formes, aux conditions que les chances de la fortune, la nature des choses et la législation du pays imposent à tous les possesseurs de biens mobiliers et immobiliers qui composent la richesse publique ; elle ne saurait échapper seule à la décroissance forcée que le tems fait subir à la valeur représentative des capitaux monétaires. Le Trésor n'est point passible d'une déperdition graduelle qu'il n'a pas dû prévenir, qui est inhérente à la nature même des effets publics et qui influe nécessairement sur leur prix vénal. Le créancier ne peut jamais exercer aucune revendication contre son débi-

D *

têur pour tout dommage résultant d'une force majeure indépendante de leur stipulation mutuelle; cette puissance supérieure aux clauses même des contrats est exclusive de toute garantie entre les contractans. Ainsi les inscriptions appartenant à des parties placées sous les liens divers d'une cause légale n'ont aucun prétexte à opposer à l'application d'une mesure fondée à la fois sur les principes du droit commun, sur ceux du droit public, sur la loi naturelle et sur les règles précises de nos codes, qui n'ont établi aucun privilége en faveur de telle ou telle nature de propriété, pour la soustraire aux effets inévitables de la dépréciation du numéraire et d'une libération toujours facultative en matière de rentes constituées.

Vous ne pouvez écrire, en effet, en faveur de qui que ce soit, dans les pages du grand-livre, que 100 fr. de capital placés sur l'Etat valent encore 5 fr. de rente, lorsque vous déclarez en même tems, comme un fait impérieux et notoire, que cette somme ne produit plus réellement qu'un intérêt inférieur à ce taux désormais trop élevé. N'ébranlez pas, dès le début de cette grande opération, par une contradiction aussi impolitique, la foi qu'il importe de donner à vos paroles, parce qu'elle sera toujours votre meilleure justification et la principale condition du succès.

Dans le cas même où il conviendrait aux particuliers comme au Gouvernement, en sa qualité de tuteur de certains intérêts, de ne pas affaiblir, par la conversion, le revenu fixe de plusieurs dotations ou affectations publiques et privées, ce serait seulement, au moyen d'une constitution complémentaire de rentes nouvelles, que ce revenu primitif devrait leur être conservé, mais non pas par le maintien d'anciennes inscriptions, dont le titre seul démentirait les déclarations opposées du pouvoir et infirmerait gravement

l'autorité de sa propre conviction auprès de ceux auxquels il s'efforcerait de la faire partager.

Toutefois, il conviendra d'examiner si les inscriptions des donataires, qui n'ont pas été fondées définitivement en principal à leur profit, et qui n'attribuent que des arrérages annuels aux titulaires de ces dotations, ne devraient pas être affranchies de toute réduction d'intérêts et transportées, à titre de charge reversible ou non-reversible, suivant les clauses de la concession primitive, sur le grand-livre des pensions de l'Etat, où ils trouveraient une place beaucoup plus conforme au caractère spécial de leur titre originaire.

Ces conclusions contre des exceptions plusieurs fois proposées et vivement débattues, ne paraîtront trop sévères qu'à celui qui refuserait au Gouvernement les droits qu'il accorde à la société, et qui n'admettrait pas, au bénéfice de tous, les conditions qu'il accepte pour chacun de ses membres, enfin qui, toujours aveuglé par une injuste préoccupation du passé, n'aurait point encore reconnu que le Trésor public n'est plus la cassette du prince, mais la caisse commune d'où la main économe du pays peut seule retirer, pour le bien général, les ressources que sa prévoyance y a volontairement apportées.

4e Question. — *Opportunité politique.*

Cependant, nonobstant l'évidence de son droit à rembourser toute la dette inscrite, l'administration ne saurait sans une coupable imprudence s'en reposer exclusivement sur la force de conviction qu'elle lui prête pour entreprendre une opération aussi difficile dans son but que délicate dans ses conséquences.

Les souffrances multipliées qui ont été la suite de nos dissensions politiques, les sacrifices accablans qu'elles nous ont

trop fréquemment imposés, ont laissé dans la population, fatiguée de tant d'épreuves, des impressions douloureuses dont l'amertume peut n'être pas suffisamment adoucie par le retour de l'ordre , de la paix et de l'aisance générale. La secousse inévitable que produit toute nouvelle demande de tributs, ou toute diminution de jouissances, imposées à la fortune privée, soit par les tarifs des contributions , soit par l'économie prévoyante de l'administration, commandent toujours au pouvoir une circonspection éclairée qui peut seule préserver les bienfaits eux-mêmes de la résistance et de l'ingratitude des peuples.

Il faut surtout que le Ministère puisse accepter , sans danger comme sans réserve, toute la responsabilité de la conversion de nos 131 millions de rentes 5 pour cent. Sa sagesse, en cette occasion, doit être notre sauvegarde contre des vœux prématurés, et notre garantie pour le choix de l'époque la plus favorable au succès d'une aussi grande entreprise. C'est à lui de vérifier, par ses moyens directs d'investigation, les effets probables , sur l'opinion des départemens et de la capitale, d'une atteinte portée à l'existence de 120,000 familles de rentiers, dont l'influence se répand sur les esprits qui exigeraient le plus de ménagemens. C'est à lui de calculer, au milieu même de Paris, le résultat de l'application d'un tarif décroissant sur le revenu de 75,000 parties au-dessous de 500 fr. de rentes, dont la plupart n'ont pas d'autre ressource. C'est à lui de s'assurer s'il est assez fort aujourd'hui pour engager sans crainte un aussi sérieux conflit entre l'intérêt général et des intérêts personnels si nombreux et si agglomérés en face de l'administration centrale. C'est à lui de voir s'il est dès à présent en mesure de conjurer le mécontentement de cette portion intéressante de la population qui prête ses laborieuses économies à l'ancienne caisse d'épargne des 5 pour cent, par l'exemple du plus modeste

pécule qui vient se confier à la caisse des dépôts pour un intérêt moins élevé.

Enfin, c'est à lui de nous apprendre si l'aisance générale est assez bien établie, et si le repos des esprits est suffisamment assuré pour que la privation d'un dixième de ces revenus particuliers ne provoque pas un ralentissement dans les consommations, qui enlèverait peut-être aux contributions indirectes les 12 millions intempestivement retranchés de la dette inscrite.

Si la raison publique peut triompher de ces premiers obstacles, nous demanderons encore à la prudence du Gouvernement de nous inspirer une complète sécurité sur les dispositions pacifiques de l'Europe et sur le maintien de nos bonnes relations avec toutes les puissances étrangères. Il est indispensable en effet, pour se dévouer à l'accomplissement d'une tâche aussi délicate, de s'appuyer à la fois sur l'assentiment bien prononcé de l'opinion générale, sur le concours durable et certain des deux chambres, sur le repos de la France et de ses alliés, et sur la perspective de quelques années assez exemptes de trouble pour sauver le Gouvernement du reproche d'imprévoyance et de précipitation.

Pourrait-on prétendre avec quelque apparence de raison que toutes les circonstances qui se rattachent à l'opportunité de la conversion doivent être discutées sans réserve devant nos assemblées délibérantes; que tous les préjudices, que tous les dangers qui doivent précéder ou suivre cette opération, puissent être publiquement exposés et débattus sans aucun ménagement, comme dans le sein même du conseil des ministres, au milieu des passions et des inquiétudes qui agitent encore les esprits au dedans et au dehors, sur tout ce qui affecterait une existence politique aussi nouvelle que celle de notre Gouvernement ?

Ce n'est donc pas par l'initiative des chambres que peut se décider une aussi importante opération ; cette grave proposition ne doit émaner que de la Couronne, libre de toute contrainte, de tout entraînement, et dégagée de toute inquiétude sur la politique intérieure et extérieure de la France.

Reconnaissons enfin qu'il n'est pas de question dont la solution exige d'une manière plus impérieuse le secours de toutes les lumières du pouvoir, le coup d'œil exercé de l'homme d'état, la pénétration d'une longue expérience des affaires du pays et de celles des étrangers, l'entière liberté d'action et la sérieuse responsabilité de tous les membres du cabinet. Une détermination de cette nature ne saurait appartenir qu'à l'administration assez habile pour en apprécier d'avance tous les résultats, et pour éviter une catastrophe dont les suites seraient incalculables. Le défaut de renseignemens et de connaissances spéciales, l'insuffisance de ma situation en politique comme en finances, me défendent d'en accepter une seule conséquence, fût-ce même par une simple provocation. Je refuse donc une participation, que je regarderais, de ma part, comme présomptueuse, à l'examen de l'opportunité politique.

Suite de la 4e question. — *Opportunité financière.*

Poursuivons néanmoins cette discussion, en portant nos regards sur la situation économique et financière de la France. Nous nous félicitons de reconnaître que les embarras des circonstances difficiles sont désormais surmontés ; que le travail a repris son activité temporairement interrompue ; que les 800 millions de sacrifices extraordinaires supportés tout à l'heure par le pays, ne laissent plus aucune trace dans la fortune de l'Etat ni dans celle des particuliers ; que les progrès du mouvement social ont augmenté les revenus publics et privés, de manière à développer la richesse générale,

à couvrir dès à présent les 50 millions récemment abandonnés par le Trésor sur les boissons, les douanes, les jeux et la loterie, et à lui procurer des tributs plus abondans du commerce, de l'industrie, des consommations et des transactions civiles qui ont déjà soldé presque tous les déficits des exercices antérieurs, et préparé des excédans de recettes aux budgets suivans.

L'équilibre de nos besoins et de nos ressources ne s'est pas seulement rétabli, mais la dette inscrite a été à peu près ramenée à ce qu'elle était avant 1830, tandis que la progression naturelle du revenu public nous assure, après l'acquittement de toutes nos charges, une réserve annuelle qui ne s'élève pas à moins de 90 millions, en y comprenant les fonds affectés à l'amortissement; enfin la dette flottante est devenue fort inférieure aux voies et moyens du Trésor, puisque sa caisse centrale s'est encombrée d'une stagnation d'espèces montant à 140 millions.

Nonobstant les dernières inquiétudes qui se sont répandues à l'occasion de nos relations de commerce avec les Etats-Unis, le calme continue à régner dans les mouvemens intérieurs et extérieurs de nos capitaux, et aucune secousse dangereuse ne semble menacer aujourd'hui le mouvement régulier des opérations industrielles.

L'accroissement graduel des fruits du travail et de l'économie se manifeste dans toutes les classes de la société, par l'affluence des versemens aux caisses d'épargne, et par l'empressement, trop souvent inconsidéré, de nombreux capitaux à se jeter dans des entreprises de toute nature, dont la plupart tendraient un piége à la détresse du rentier, si le Gouvernement ne l'en défendait pas, avant la conversion, par une bonne loi sur les sociétés en commandite par actions.

Tout concourt à prouver que la prospérité de la fortune

publique, et principalement la surabondance onéreuse et toujours croissante des ressources matérielles du Trésor, qui retire déjà plus de 140 millions d'espèces de la circulation, ne permettent plus d'ajourner la libération de nos dettes antérieures.

5e Question. — *Faut-il rembourser la dette flottante ou la dette inscrite ?*

Jetons, en conséquence, un coup d'œil rapide sur les anciens engagemens qui grèvent aujourd'hui notre situation financière de 4 milliards 318 millions en capital, et de 190 millions d'intérêts annuels. Cette charge considérable se divise en deux portions distinctes : la première, portant le titre de dette flottante, comprend 583 millions de créances exigibles à l'échéance, et coûte 23 millions d'intérêts ; la seconde, désignée sous le nom de dette inscrite, se compose de 168 millions de rentes constituées, représentant un capital de 3 milliards 734 millions d'effets publics rachetables au-dessous du pair et remboursables au pair dès qu'ils en ont franchi la limite.

La première partie de ce passif général relatif à la dette flottante de l'Etat se partage en trois chapitres distincts : la dette flottante spéciale du Trésor ; celle des emprunts contractés pour les ponts et canaux ; celle des dépôts de cautionnemens.

En analysant les résultats du premier chapitre, nous reconnaîtrons que l'insuffisance des produits des anciens budgets a mis l'administration à découvert de 87 millions sur le service antérieur à 1814, de 79 millions sur celui qui a été exécuté dans la période de 1814 à 1830, et de 89 millions sur les exercices suivans. Ces trois avances ont élevé le déficit resté définitivement à la charge du Trésor à 256 mil-

lions. Répétons de nouveau que la dette flottante, créée par ces avances, est insuffisante pour absorber les 3 ou 400 millions de fonds libres que l'intérêt même du service commande à l'administration de ne pas repousser, tels que les 130 millions placés par les communes et les établissemens de bienfaisance, les 40 millions déposés par des administrations spéciales, les 35 millions d'avances des comptables indispensables à la sécurité du Trésor, les 15 millions de traites et mandats nécessaires aux relations de la caisse de Paris avec celles des départemens, enfin les émissions de bons royaux réclamés par les besoins du public et pour la conservation de ce précieux moyen de crédit. Il serait donc déraisonnable de réduire une dette que l'on pourrait utilement développer encore dans l'intérêt général, et qui n'occasione pas à l'Etat une dépense annuelle de 3 pour cent en frais d'escompte.

Je ne mentionnerai que pour ordre les 145 millions empruntés presque en totalité pendant les années 1821 et 1822 pour la construction des canaux, et pour quelques autres travaux des ponts et chaussées, parce que l'administration est liée par des conditions légales qui ne lui permettent pas d'anticiper les échéances de ses remboursemens successifs et prolongés jusqu'en 1868, ni de se soustraire, avant cette époque, aux conditions onéreuses de ses anciens contrats. Je dois seulement faire remarquer que la concession des péages, ainsi que les fonds d'amortissement affectés à l'extinction de ces engagemens en ont déjà réduit le capital à 93 millions, et les intérêts annuels à moins de 7 millions.

En poursuivant la revue commencée, si ce n'est pas trop abuser de l'indulgence de la chambre par le zèle d'un début, il importe d'arrêter un moment l'attention sur la dette des cautionnemens, et de démontrer que l'administration a la faculté de se libérer des 234 millions de dépôts en numé-

raire qu'elle représente, sans déroger à aucune de ses obligations et sans troubler une seule existence.

Une partie de ce capital qui a été demandée pour satisfaire à des exigences du moment, et considérée plutôt comme un subside extraordinaire que comme une garantie indispensable à la gestion de certains offices, pourrait être définitivement restituée à des fonctionnaires dont les emplois n'entraînent pas de maniemens de deniers, ni par conséquent une responsabilité pécuniaire de nature à exiger la présence d'un nantissement dans les mains de l'Etat, tels que les débitans de tabacs et quelques agens administratifs de plusieurs services. La restitution de cette portion fiscale de la dette des cautionnemens dégagerait l'exubérance actuelle des caisses de plus de 10 millions. Le surplus de 224 millions pourrait être converti en rentes appartenant aux différens fonds, et qui seraient remises par les titulaires en échange de leurs précédens versemens en numéraire, pour une valeur égale à celle des gages primitifs.

La reprise de rentes, proposée contre les espèces surabondantes du Trésor, se réaliserait avec les délais et les précautions déterminées par la prudence de l'administration pour éviter toute commotion imprévue sur le marché de la Bourse, et pour entretenir sans secousse l'élévation graduelle des effets publics. Cette opération pourrait être vraisemblablement facilitée par des remises d'inscriptions, qui n'auraient point été achetées pour cet échange, et qui, après être sorties directement des mains des titulaires de certaines fonctions, ou de celles de leurs bailleurs de fonds, viendraient s'immobiliser dans le portefeuille du Trésor. Ce mode de libération déchargerait l'Etat d'un capital de 234 millions, en même tems qu'il retirerait de la circulation près de 10 millions de rentes, et préparerait à la fois, par l'amélioration des cours et par ce premier allègement du marché, le remboursement

ultérieur des valeurs de sa dette inscrite. Enfin le crédit de 9 millions, ouvert par la loi des finances pour le paiement des intérêts de cet important capital, serait désormais rayé du budget. Ce retranchement facile procurerait au pays le soulagement qu'il a le droit d'attendre ; dans sa dette et dans sa dépense annuelle, de la prospérité de ses finances.

Les avantages de cette combinaison ne seraient achetés par aucun préjudice, et n'exciteraient aucun mécontentement parmi des titulaires d'offices dont les cautionnemens, peut être suffisans pour la protection des intérêts qui leur ont été confiés, ne sont certainement plus en proportion avec les bénéfices progressifs des diverses fonctions dont ils sont appelés à jouir.

Continuons après cet examen, des mesures qui pourraient être prises pour la réduction de la dette flottante, la discussion du remboursement de la dette inscrite au 1er janvier 1838.

Les quatre fonds dont elle se compose et qui forment ensemble 168 millions de rentes, appartiennent aux 3 pour cent pour 25 millions, et pour 7 millions au 4 pour cent sur lesquels 4 millions sont classés dans le portefeuille de la caisse des dépôts: le cours actuel de ces deux natures d'effets publics les écarte naturellement de la question de remboursement. Le 4 1/2 pour cent, au contraire, qui ne représente plus que 900,000 fr. de rentes, est devenu incontestablement remboursable à l'expiration des dix années que la loi du 1er mai 1825 a assignées à la paisible jouissance des propriétaires. L'Etat peut donc en offrir le remboursement aux porteurs actuels, au nombre de 826, sans exciter de leur part aucune plainte fondée, et de se libérer ainsi d'un capital de plus de 20 millions.

Toutefois, si le Gouvernement se croyait assez fort de sa

situation politique, du développement de la richesse du pays et de la puissance de ses moyens financiers, pour ne pas employer un capital de 250 millions à réaliser une réduction de 10 millions sur les intérêts des cautionnemens et sur le fonds des 4 1/2 pour cent, et qu'il préférât se fortifier de toutes ses réserves de caisses pour entreprendre le remboursement ou la conversion des 134 millions de rentes 5 pour cent, nous aurions à établir les principes de cette opération de finances, qui nous sembleraient les plus favorables à la justice et au crédit public, et par conséquent aux créanciers et aux contribuables.

6ᵉ Question.—*Principes et formes du remboursement ou de la conversion des rentes.*

Je me propose de ne traiter à ce sujet que des questions générales qui ne me paraissent pas épuisées par les discussions précédentes, et je crois devoir réserver pour les propositions ultérieures du Gouvernement l'examen approfondi des voies et moyens, dont l'initiative et la responsabilité lui appartiennent.

La première condition d'une opération de cette nature est de se montrer assez simple, assez claire, pour être facilement comprise par tous les intérêts, et pour mettre la loyauté de l'administration à l'abri de tout soupçon de surprise et d'iniquité. Le pouvoir doit surtout éviter les apparences de la violence ou de la ruse pour l'exécution d'une entreprise dont le succès est tout entier dans la confiance et dans la résignation de son créancier à l'évidence d'un droit rigoureux. Toute combinaison aléatoire, qui ne s'expliquerait qu'aux yeux exercés de l'agiotage, toute compensation entre le capital et les intérêts difficiles à saisir par l'inexpérience craintive de la plupart des rentiers, serait plus nuisible que profi-

table à l'Etat. Toute complication dans les formes, de nature à tromper les calculs du sens le plus vulgaire, toute différence dans la manière de traiter les mêmes droits, briserait pour toujours les anciennes transactions et ne permettrait pas de former les liens d'un contrat plus avantageux.

Ainsi, la droiture de l'administration doit lui défendre d'adopter tout système qui ne se réduirait pas à l'échange pur et simple d'un intérêt trop élevé contre une rente inférieure, en évitant l'accroissement du capital, et qui n'aurait pas d'autre but que de constater, par une offre aussi équitable que sérieuse, la valeur réelle, sur le marché, de l'effet public temporairement comprimé au-dessous de son cours véritable. Elle doit donc s'adresser, en même tems et avec les mêmes propositions, à tous les porteurs de 5 pour cent, pour consommer en une seule fois ce grand acte de justice nationale, qui s'accomplira sans effort, si la conscience publique a fixé d'avance le moment de son exécution et le prix du sacrifice qu'il impose.

Rien ne doit suspendre ni arrêter le prompt accomplissement de ce nouveau pacte du crédit, dont chaque moment de retard ferait varier les clauses en changeant, avec la mobilité des cours, la condition précaire de ces nombreuses parties qui ont des droits égaux et importans à respecter. Repoussons loin de nous toute tentative de remboursement partiel qui révèlerait aussitôt l'impuissance du Trésor et l'inopportunité de la mesure, et qui attaquerait avec les formes hostiles de la violence un petit nombre de créanciers séparés en séries, parce que la faiblesse de l'administration n'oserait ni les affronter ensemble, ni soutenir une lutte incertaine, ni présenter un libre concordat. Ne nous servons pas davantage de ce moyen déloyal, comme d'une menace destinée à frapper d'intimidation la résistance légitime à toute contrainte

morale, dans un traité qui doit affermir l'estime mutuelle des deux contractans. Mais si la loyauté du Gouvernement ne lui permet pas de recourir à ce vain détour, sa sagesse lui conseille encore d'avantage de ne pas prolonger cette crise financière, de ne pas exposer aux souffrances d'une longue agonie la nouvelle existence du crédit public, et peut-être celle du Gouvernement.

Pourrait on, en effet, sans imprudence et selon les chances mobiles de la fortune, commencer, interrompre, reprendre et abandonner tour à tour un débat aussi dangereux entre le débiteur et son créancier? L'administration ne craindrait-elle pas de fomenter elle-même une fièvre intermittante de hausse et de baisse, si favorable aux artifices des spéculateurs et si fatale à la crédule méfiance de la probité; d'opérer un remboursement alternatif au profit des uns et au préjudice des autres. Le pouvoir oserait-il se jouer aussi long-tems de si chers et de si graves intérêts, et suspendre sur ses propres valeurs un danger continuel de remboursement qui en arrêterait l'essor, et contre lequel se formeraient aussitôt des compagnies d'assurance, à l'instar de celles qui défendent les autres propriétés des sinistres inévitables? Qu'un seul évènement extraordinaire à l'intérieur et à l'extérieur vienne surprendre la France engagée dans ce déplorable conflit, et elle s'apercevra trop tard qu'elle perd d'une main, beaucoup plus qu'elle ne reprend de l'autre, sur la richesse publique et sur la confiance et le dévouement des peuples.

L'expérience d'une nation voisine, qui a trouvé tant de richesse et de puissance dans les secours du crédit, vient de nous apprendre par quelle prévoyance et avec quels ménagemens on peut en conserver et en développer les bienfaits. Sa marche est devenue aussi franche qu'assurée dans cette voie de la conversion des dettes inscrites, que nous voulons ouvrir à notre administration : empressons-nous donc d'a-

dopter ses principes conservateurs et sa méthode éprouvée, pour la parcourir avec le même succès.

Le premier point d'un semblable problème est de fixer le prix réel du loyer des capitaux, mais non pas de prendre pour base de cette appréciation les diverses transactions de la société ; car elles ne présentent entre elles aucune similitude de circonstances ni de conditions ; et ce serait tenter une vaine recherche, que de consulter pour cette solution spéciale une autre mercuriale que celle du marché public, sur lequel se vendent et s'achètent chaque jour, pour un prix débattu, les rentes inscrites qu'il s'agit de ramener à leur taux véritable. Il conviendra seulement de rectifier ce tarif de la Bourse, trop souvent vicié par l'agiotage, au moyen d'une adjudication considérable, dont la mise à prix lui servirait de régulateur. L'importance des capitaux engagés, et la gravité des obligations contractées, ne laisseraient plus aucune incertitude sur la vérité d'un cours démontré par une aussi sérieuse épreuve. C'est à l'infaillible discernement de l'intérêt privé, c'est au libre acheteur de la place, qu'il appartient exclusivement, en cette occasion, de servir d'arbitre entre le Trésor, les rentiers et les contribuables ; c'est de lui seul que les trois parties intéressées de ce grand litige peuvent accepter une détermination qui fixera irrévocablement leurs droits respectifs. Il est impossible de confier à l'une d'elles le prononcé d'un pareil jugement, et d'accepter, soit de la prévision incertaine de la législature, soit même de la prévoyance plus éclairée de l'administration, une évaluation approximative que le cours authentique des échanges volontaires pourrait immédiatement démentir. Il nous semble donc indispensable de trouver, comme en Angleterre, un preneur sérieux des rentes converties, qui remplace, par sa soumission publique à un nouveau contrat, le rentier actuel qui aurait refusé d'y souscrire.

Cette forme loyale est la seule qui puisse imposer le silence de la résignation à l'ancien créancier du Trésor, parce que, dans le choix du remboursement ou de la conversion, il ne cèderait plus qu'à la force des choses, à l'empire du droit commun, et qu'il n'obéirait pas à l'arbitraire du pouvoir ; tandis que la décision directe du Gouvernement sur une valeur conjecturale, lors même qu'elle serait appuyée de l'assentiment des chambres, et qu'elle offrirait les conditions les plus généreuses, se présenterait toujours comme inique et violente à l'obstination et à l'aveuglement des intérêts froissés. Il faut toute l'autorité d'une justice avouée par la conscience publique pour ôter aux mécontentemens une apparence légitime et enlever tout sérieux prétexte à la plainte.

D'ailleurs l'Etat ne saurait rayer un seul nom de son grand-livre, sans être assuré d'avance qu'un nouveau capitaliste doit s'inscrire immédiatement à la place délaissée. Il faut toujours que la confiance réponde à son appel, et qu'elle se fortifie encore au milieu même d'une conversion par la concurrence des prêteurs : il ne doit écarter les premiers que lorsque sa préférence est déjà achetée au profit du Trésor par ceux qui leur succèdent, sans regret comme sans prétention exagérée.

La conversion ne devrait donc être considérée comme opportune que le jour où le Gouvernement aurait pu en démontrer la nécessité et les avantages par une souscription publique d'adjudicataires tout prêts à consentir une condition égale ou même inférieure à celle que l'équité conseillerait d'offrir aux porteurs des anciens titres, étrangers pour la plupart aux spéculations fondées sur l'élévation et l'abaissement du capital.

N'hésitons pas surtout à reconnaître que, dans cette lutte inégale entre le petit et le grand capitaliste, entre le spécu-

lateur et le rentier, la parité de conditions, la rigueur d'une même justice, paraîtrait le comble de l'injure ; l'intérêt du crédit aussi bien que celui d'une sage politique, conseillent à l'administration de venir généreusement au secours du plus faible, de soutenir sa précieuse concurrence avec des offres plus avantageuses, et de répondre autant que possible à toutes ses convenances par la diversité des fonds et des garanties stipulées contre un remboursement ultérieur. On préparerait ainsi, presque toujours dans les mêmes mains, un meilleur classement des effets publics. La masse des 5 pour cent se diviserait en plusieurs portions distinctes, suivant la nature des nouvelles valeurs proposées, entre les propriétaires qui n'attendent qu'un revenu fixe, ceux qui espèrent une amélioration graduelle de leur capital, et ceux qui cherchent des différences sur le cours variable de leur rente. Pour exprimer plus nettement ma pensée, je ne consentirais à la conversion et je ne la considérerais comme opportune, sous le point de vue financier, qu'aussitôt que le Gouvernement serait en mesure d'offrir au rentier, dont l'existence repose sur le produit de ses arrérages, un fonds de 4 1/2 pour cent, au pair, avec une jouissance peu étendue, à celui qui pourrait acheter un plus long repos par un sacrifice annuel plus considérable, du 4 pour cent au pair, remboursable beaucoup plus tard ; enfin, au capitaliste spéculateur, du 3 1/2 pour cent au prix minimum de 90 fr., sans fixer d'autre limite à la durée de ce dernier fonds que le progrès de son cours au dessus du pair. Je ne refuserais même pas au Trésor l'autorisation d'émettre du 3 pour cent à un taux proportionnellement aussi élevé que le précédent, dans le cas où cette facilité paraîtrait indispensable au succès de la conversion, et que les avantages concédés n'imposeraient pas à l'Etat une prime éventuelle qui pût s'élever au-delà de 10 pour cent.

C'est néanmoins avec regret que j'admets une exception aussi contraire aux véritables principes de la matière, qui ne permettent pas de devancer la marche du tems, ni de violenter en quelque sorte les situations par des moyens forcés, afin d'anticiper, au détriment du Trésor et des rentiers, la diminution des arrérages de la dette, par l'élévation de son capital. Je ne consens à m'écarter ainsi de la bonne règle que pour échapper au reproche d'ajourner indéfiniment l'opération et de la rendre impraticable, à cause de la disproportion des forces de notre crédit avec l'importance du fonds de 5 pour cent à rembourser.

Rappelons-nous que l'Angleterre, instruite par ses propres fautes, n'accorde plus d'augmentation de capital à ses créanciers pour la réduction de ses dettes ; que la dernière concession de ce genre, faite en 1822 sur 3,574,000,000, n'a offert qu'une bonification de 5 francs destinée à ramener au pair le 4 pour cent descendu au cours de 95 fr. au moment même de son échange contre des rentes 5 pour cent ; que les trois conversions suivantes, réalisées en 1826, 1830 et 1834, ont été proposées au pair, et que ces quatre opérations, représentant ensemble une valeur de 9,821,000,000, ont été consommées pour 9,534,000,000 ; le surplus de 287 millions a été remboursé, sans aucun délai, aux parties dissidentes, et leur résultat définitif a procuré à l'Etat une diminution de 58,896,000 fr. sur les arrérages annuels de la dette; bénéfice considérable qui n'a été atténué que par un accroissement de 182 millions sur le capital primitif.

Profitons de ces exemples récens, dont les avantages ont été d'abord chèrement achetés par l'inexpérience, ou sacrifiés à la détresse du moment ; soyons toujours prêts à seconder de semblables combinaisons ; mais ne nous préparons pas, par une imitation dérisoire, des dommages, des dangers et des comparaisons trop défavorables, qui nous affaibliraient

en richesse, en puissance et en considération aux yeux mêmes de la France, et surtout au jugement sévère de ceux dont la haine et l'envie sont constamment armées contre sa prospérité.

Ne cherchons pas à arracher de force ou par surprise aux rentiers effrayés ou contraints, les bénéfices apparens d'une conversion prématurée : c'est surtout en matière de crédit public que les actes du Gouvernement doivent être empreints d'un esprit de sagesse et de franchise, qui le défende toujours contre la méfiance attachée à l'audace et à l'artifice d'un spéculateur. Il ne saurait se jeter lui-même ni précipiter, à dessein, ses plus fidèles prêteurs dans les hasards de la hausse et de la baisse des fonds publics. C'est, autant que possible, par le maintien de leur capital et par l'exactitude du paiement de leurs arrérages, qu'il doit conserver la confiance de ses anciens créanciers.

Mais si l'administration craint elle-même d'ouvrir cette lice du crédit, où elle ne verrait se présenter aucune compagnie rivale de capitalistes, si ce n'est pour y débattre des stipulations presque aussi onéreuses que les précédentes, et qui ne promettraient que des avantages illusoires, absorbés en partie par des sacrifices de capital demandés à l'amortissement, il deviendra tout-à-fait évident que l'instant marqué pour la conversion des 5 pour cent n'est point arrivé ; les chances aventureuses que l'intelligence de l'intérêt privé redouterait de courir sans une prime d'assurance très-élevée, ne doivent pas être bravées par la précipitation du Gouvernement. Il ne doit pas détruire aujourd'hui, par les vains efforts d'une impatience de dissipateur, les grands et utiles résultats d'une amélioration que la Providence réserverait à notre avenir.

7ᵉ Question. — *Conséquences du projet de loi.*

Je ne contesterais pas avec une aussi profonde conviction

l'opportunité de cette grande mesure, si le Ministère avait pu profiter de la faculté qui lui est accordée par le projet de loi, de réaliser purement et simplement l'échange des 5 pour cent contre des 4 1/2, et d'obtenir ainsi 11 millions d'économie annuelle sur les intérêts de la dette, et s'il ne s'était pas cru dans la nécessité, pour ne pas échouer au début de l'opération, de solliciter en même tems l'autorisation d'émettre un nouveau fonds avec un accroissement de 20 pour cent sur le capital, qui absorbera la diminution obtenue sur les arrérages. Mais lorsque des calculs certains ont prouvé que l'application de ce moyen subsidiaire prépare une perte réelle qui s'élèverait dans une proportion égale et peut-être supérieure au bénéfice de la première combinaison, il est constant pour moi que l'administration est dans l'impossibilité de recueillir dès à présent des conséquences utiles et acceptables de la conversion des rentes 5 pour cent. L'opportunité de cette opération de finances ne deviendra évidente pour tous, sa justice ne sera bien comprise, et sa nécessité ne sera entièrement démontrée, qu'au moment où l'échange des anciens titres pourra s'effectuer au pair contre des rentes d'un intérêt moins élevé. Ce principe fondamental a été déjà reconnu et mis en pratique depuis plusieurs années par l'Angleterre et même par la Prusse, qui vient de réduire toute sa dette en 3 1/2 pour cent, sans accorder d'autre accroissement de capital qu'une bonification d'un ou deux pour cent.

Peut-être objectera-t-on que l'importance du fonds des 5 pour cent rend le système loyal de remboursement que nous venons de présenter, entièrement inapplicable à cette partie de notre dette publique, et qu'il serait impossible de trouver une masse de capitaux assez considérable pour offrir un jour une proposition sérieuse aux 120,000 propriétaires des 134 millions de rentes inscrites sur le grand-livre. Cette

objection est facile à réfuter par le seul examen des élémens et de la répartition des diverses natures d'inscriptions qui forment cette somme imposante.

Les institutions spéciales, les établissemens publics et les communes possèdent près de 37 millions de 5 pour cent, et les rentes qui sont arrêtées par des causes légales dans les mains des porteurs s'élèvent aujourd'hui à 25 millions : il ne resterait donc réellement à préparer une provision de remboursement que pour un maximum de 72 millions d'effets disponibles. Cette dernière proportion n'excèdera pas sans doute les voies et moyens que l'Etat sera en mesure d'opposer aux réclamations probables des rentiers : car il est vraisemblable qu'elles ne dépasseront pas le dixième des titres en circulation, si le moment de l'opération a été judicieusement fixé et si ses conditions ont été bien calculées.

Il est nécessaire de remarquer aussi que les rentes appartenant à des particuliers ne sont pas remboursables sur un seul point et se distribuent, par aperçu, entre la ville de Paris pour 43 millions, les départemens pour 28 millions, et les étrangers pour 25 millions.

Réunissons maintenant les moyens étendus que le Gouvernement pourrait se procurer pour faire face à toutes les éventualités d'une demande spontanée de remboursement de la part de ces nombreux créanciers.

Nous commencerons cette récapitulation des forces disponibles du crédit de l'Etat, par 2 ou 300 millions que des prêteurs français ou étrangers s'empresseraient d'apporter sur le marché de la conversion pour acheter la préférence qui les ferait inscrire sur le grand-livre de la dette ; parce que ces premiers subsides d'une confiance volontaire seraient certainement la meilleure base, l'auxiliaire le plus puissant et la preuve indispensable de l'opportunité, de la justice et

du succès de l'opération ; enfin, parce que ceux qui dévoueraient ainsi leur fortune et leurs efforts à cette conversion, seraient souvent plus habiles que le Gouvernement lui-même, par leur liberté d'action, à en réaliser toutes les espérances ou à en prévenir les conséquences défavorables et dangereuses.

Nous ajouterons encore à des secours si précieux les excédens de recettes que présente aujourd'hui la balance annuelle de nos budgets et qui ont déjà produit, dans la caisse centrale du Trésor, une exubérance de 140 millions en numéraire, les espèces que doit offrir la réserve ordinaire de la Banque, les ressources qu'il est facile d'obtenir des fortunes privées par une émission temporaire de bons royaux, et les fonds libres que l'on peut appeler des départemens en autorisant les receveurs-généraux à accroître leurs avances.

Ces voies et moyens complémentaires porteraient à près de 800 millions la provision préparée pour l'éventualité de remboursemens dont le nombre et l'importance se réduiraient d'autant plus que la conversion proposée présenterait aux rentiers des avantages évidemment supérieurs à ceux qu'ils obtiendraient de la reprise de leur capital.

Après cet exposé des ressources extraordinaires du Trésor, pourrait on craindre encore que le Gouvernement, qui saurait ménager avec une habile équité les convenances des premiers prêteurs, qui developperait à leurs yeux la puissance d'un semblable crédit, et qui s'appuierait en même tems sur la sécurité du présent et de l'avenir, comme sur le concours intelligent et intéressé de capitalistes jaloux de s'associer à sa fortune, ne fût pas assez confiant de lui-même pour offrir spontanément à chacun de ses créanciers un remboursement égal pour tous, et dont la justice et l'utilité seraient aussitôt reconnus et avoués par la conscience publique ? Car les rentiers inscrits, en comparant le sort qui leur

serait offert avec celui que choisiraient leurs libres concurrens, n'oseraient pas calomnier la générosité de l'administration, et pourraient apprécier à sa véritable mesure la bienveillance dont ils auraient à lui rendre grâces. Ne serait-on pas fondé à espérer qu'une attitude aussi franche et aussi importante ne réduisît fort au-dessous des ressources du Trésor les demandes de remboursement des rentiers, et ne lui permît de consacrer encore, après la conversion, la réserve considérable de ses caisses à la restitution des dépôts de cautionnemens et du capital des 4 1/2 pour cent ?

Cette combinaison, favorable à tous les intérêts, parce qu'elle les respecterait tous, pourrait donc réaliser plus de 30 millions d'économie sur les crédits de la dette inscrite, en ne calculant qu'à 117 millions la portion de cette dette susceptible de procurer par la conversion un bénéfice réel au Trésor, et après en avoir retranché 17 millions de rentes appartenant à des services publics dont l'Etat recueille les produits, ou auxquels il fournit des fonds de subvention.

Elle aurait aussi pour résultat de conserver aux plus fertiles emplois, aux travaux productifs des voies de communication, une réserve annuelle considérable sur les fonds d'amortissement appartenant aux effets publics restés encore au-dessus du pair ; l'utilité de ce changement de destination des ressources affectées au rachat des rentes serait alors d'autant mieux justifiée que le montant de ces valeurs aurait été déjà ramené par la conversion à peu près au minimum de 120 millions de dette qu'il importe de maintenir pour les besoins des capitalistes et pour le soutien du crédit de l'Etat. La dotation de l'amortissement conserverait d'ailleurs l'affectation spéciale que la loi lui a donnée ; elle en accomplirait fidèlement la promesse, en rachetant les rentes au-dessous du pair, et en anticipant en quelque sorte l'extinction de celles que des besoins extraordinaires auraient fait émet-

tre, si elle n'avait pas d'avance escompté leur négociation. Cette ressource prévoyante de l'amortissement serait toujours appliquée à maintenir l'équilibre des budgets courans, et à ménager une puissante réserve à l'avenir.

*Conclusions.*

Mais n'oublions pas que le Gouvernement doit se diriger vers le but difficile de la conversion d'un pas assuré et sans aucune impulsion étrangère; qu'il ne peut y parvenir qu'avec le concours de prêteurs volontaires appelés à fixer le taux incontestable de son crédit par une adjudication publique où il ne saurait se présenter lui-même comme l'adversaire de son ancien créancier, mais où il doit conserver le rôle de médiateur qui lui appartient dans ce combat de deux intérêts privés, jaloux d'obtenir de sa justice un choix dicté par l'intérêt du pays : il faut encore, pour que l'administration puisse s'engager dans une telle entreprise, qu'elle ait la certitude d'en obtenir des avantages considérables. La prudence exigerait aujourd'hui qu'ils fussent au moins aussi élevés que ceux que semblait lui promettre une négociation de rentes 4 pour cent adjugée le 12 janvier 1830 au-dessus de 102, et qui était destinée, par la prudence d'un administrateur éclairé, à servir d'épreuve préparatoire pour fixer les bases d'une conversion des 5 pour cent, seulement projetée à cette époque où une grande commotion politique n'avait pas encore ébranlé la sécurité de la France.

Sans contester l'utilité d'une opération qui doit augmenter un jour les ressources et le crédit de l'Etat, il importe de ne pas en courir les chances pour un bénéfice trop faible et peut-être illusoire, s'il était absorbé par des compensations déguisées ou acheté par de trop grands préjudices politiques. Il faut surtout que l'économie du Trésor soit réelle et importante, et ne pas abandonner ce but principal de la me-

sure pour se bercer de la vaine espérance de voir s'abaisser, avec l'intérêt des effets publics, celui des capitaux réclamés par l'agriculture et l'industrie, ou refluer vers ces deux sources de travail des fonds retirés du marché de la Bourse. Il est évident, en effet, que la diminution du taux des rentes ne saurait exercer une influence sensible sur le prix variable du loyer de tous les capitaux, soit à cause du peu d'importance de cette portion de numéraire comparée à la masse des valeurs représentatives appliquées à d'autres emplois, soit à cause de la diversité des circonstances qui déterminent les conditions de chaque espèce de placement. Il est également incontestable que la quotité des ressources engagées dans les fonds publics ne peut éprouver de diminution que par le rachat ou le remboursement effectif de la dette, que sa conversion au pair maintiendra toujours la même somme sur la place, et que l'échange des anciens titres contre des rentes accordées avec accroissement de capital appellerait encore à la Bourse de nouveaux versemens qui y seraient attirés par l'appât de cette progression de la valeur des rentes converties, et par les combinaisons plus actives de l'agiotage.

Au surplus, en réfléchissant sur la gravité des déclarations récentes du pouvoir, sur les appréhensions financières et politiques qui enchaînent son action, et qui suspendent l'accomplissement des vœux qu'il forme lui-même pour l'exécution de cette grande œuvre de bien public, et en considérant d'ailleurs que la proposition dangereuse d'un remboursement par série et d'un accroissement de capital de 20 pour cent est un nouvel aveu de l'impuissance de ceux qui l'ont présentée, à provoquer utilement cette lutte volontaire des capitalistes, qui doit seule justifier une mesure de conversion et en faire recueillir tôt ou tard les heureuses conséquences, je regarderais comme une action téméraire d'entraîner le

Gouvernement dans une entreprise à laquelle nous ne devons concourir que sur sa provocation spontanée, parce qu'il est seul en position d'en juger complètement l'opportunité politique et financière ; que le succès dépend tout entier de l'énergie de sa conviction à cet égard, et qu'il n'appartient à aucun de nous d'assumer sur sa tête une responsabilité que le Ministère doit accepter sans partage et sans hésitation.

Je conclus donc, après cet examen de tous les engagemens du Trésor, que le Gouvernement a le droit et même le devoir de se libérer, dans les tems prospères et sans aucune exception, des diverses créances qui composent sa dette flottante et sa dette inscrite; que c'est exclusivement à sa prévoyance responsable qu'est réservé le choix d'un moment opportun, des fonds à rembourser et du mode d'exécution à proposer à la législature, et que sa décision doit offrir aux rentiers l'alternative d'un remboursement immédiat ou d'une conversion de titres sans un accroissement sensible de capital, et avoir pour auxiliaire la situation politique et financière de la France, la libre concurrence des prêteurs, et les principes de justice et d'évidente impartialité envers tous les créanciers qui peuvent seuls conserver la confiance et affermir les bases de la fortune publique.

Je redouterais enfin, par une précipitation imprudente, de flétrir avant leur maturité les fruits d'une prospérité à peine renaissante, et d'étouffer à son premier essor le germe précieux du crédit de l'Etat, de ce nouvel instrument de la puissance et de la grandeur des nations, qui a brisé le joug de l'étranger en 1814, qui crée des armées pendant la guerre, qui élève les monumens de la civilisation et féconde le travail pendant la paix, et qui assigne aujourd'hui à chaque peuple le rang qu'il doit occuper en Europe.

Je me suis fait un devoir de payer ce tribut d'un travail

consciencieux à des expériences plus exercées que la mienne, et aux esprits qui dominent par leur supériorité les plus hautes questions d'intérêt public. Je le présente donc à la chambre plutôt comme un hommage aux talens de ses membres que comme une solution définitive que je ne puis attendre que de leurs lumières, et je vote contre le projet de loi.

(Extrait du *Moniteur* du 20 juin 1838.)

---

De l'imprimerie de Mme Ve Agasse, rue des Poitevins, 6.

9

Monsieur Guizot

d'Argout

# DISCOURS

PRONONCÉS

## PAR M. LE COMTE D'ARGOUT,

DANS LA DISCUSSION

DU PROJET DE LOI SUR LA CONVERSION

DES RENTES 5 POUR 100.

# CHAMBRE DES PAIRS.

## Séances des 19, 20 et 25 Juin 1838.

# DISCOURS

PRONONCÉS

## PAR M. LE COMTE D'ARGOUT

Dans la discussion du Projet de loi sur la conversion des rentes 5 pour 100.

*Séance du mardi* 19 *Juin* 1838.

M. LE COMTE D'ARGOUT. Messieurs, l'affaire qui nous occupe présente une singularité bien remarquable, c'est celle-ci : la France est le premier pays de l'Europe où l'on ait mis en pratique le droit de rembourser et de convertir la dette fondée ; et aujourd'hui la France est le seul pays de l'Europe où ce droit soit contesté, et presque le seul où il ne soit pas mis en pratique, comme j'aurai l'honneur de vous le démontrer plus tard.

Pendant deux siècles ce droit a été exercé sans contestation comme sans difficulté en France. Il l'a été surtout par les ministres les plus habiles et les plus sages qui aient honoré le pays ; il l'a été par Sully, par Colbert, par Turgot.

Et maintenant, par je ne sais quel oubli des antécédens de la monarchie, il paraît aux yeux de quelques uns des membres de votre commission que la conversion est une nouveauté, une

innovation téméraire et dangereuse. Dans la réalité des choses, la nouveauté, c'est l'opposition que rencontre la mesure proposée ; l'innovation, et l'innovation dangereuse, ce sont les attaques dirigées par quelques uns des membres de la commission contre le droit de remboursement.

Messieurs, en entendant le rapport d'ailleurs si remarquable de votre commission, j'ai été peiné, je l'avoue, de voir qu'elle ne concluait à rien sur la question de légalité, question de la plus haute importance ; question essentiellement préjudicielle, et dont la solution devait nécessairement précéder l'examen de toutes les autres questions qui se rattachent à la conversion. Aussi m'étais-je proposé de vous démontrer la parfaite légalité de cette opération ; mais le discours que vous venez d'entendre me dispense de ce soin : je n'aurai pas la prétention de vous donner une seconde fois une démonstration qui vient d'être faite d'une manière aussi convaincante que logique.

Cependant qu'il me soit permis d'ajouter aux argumens présentés par mon honorable ami M. d'Audiffret, quelques considérations dont il n'a pas fait usage.

Ainsi, par exemple, ceux des membres de la commission qui soutiennent l'illégalité du remboursement se fondent sur deux motifs qui me paraissent parfaitement contradictoires. *Les rentes*, ont-ils dit, *sont régies par des lois spéciales*, ce qui est vrai ; mais ils ajoutent : *Elles le sont aussi par le droit politique, qui repose principalement sur la bonne foi.*

Quant aux lois spéciales, M. d'Audiffret en a fait l'analyse, et toutes celles qu'il a citées mentionnent de la manière la plus formelle le droit de remboursement.

Comment donc pourrait-on invoquer le droit politique, si tant est qu'on puisse l'invoquer en pareille affaire, pour l'opposer à ces mêmes lois spéciales que l'on déclare être applicables aux rentiers, alors que ces lois spéciales se trouveraient en contradiction manifeste à ce droit politique ? D'ailleurs, que signifie l'argument tiré de la bonne foi ? Cela veut-il dire que les rentiers ont vécu dans la croyance que les rentes ne

seraient pas remboursées, et que dès lors le remboursement a cessé d'être licite?

Mais depuis quand un titre doit-il être interprété, non par son texte, non par les lois spéciales qui s'y rapportent, mais par l'idée plus ou moins erronée que les possesseurs de ces mêmes titres pourraient s'en être formé?

Eh quoi! parce que les rentiers auraient cru à tort que les rentes sont irremboursables, il faudrait que l'État, à perpétuité, supportât le fardeau de l'intérêt de la dette fondée? Comment! un privilége aussi exorbitant, un privilége aussi inouï, un privilége qui n'a jamais existé dans aucun temps, et dans aucun pays de la terre se trouverait constitué, parce qu'on aurait rêvé que ce privilége existe?

En vérité, je ne puis admettre cette argumentation : l'ignorance du droit ne peut profiter à personne; c'est un vieil axiome qui n'a jamais été contredit; mais, c'est, je crois, pour la première fois que l'on a prétendu que l'ignorance du droit constituait un titre contre le droit lui-même. Qu'on abandonne donc une pareille prétention, elle n'est pas soutenable.

Et d'ailleurs, Messieurs, cette prétendue ignorance dont on arguë en faveur des rentiers, mais qu'ils n'invoquent point eux-mêmes, existe-t-elle? peut-elle même exister après les avertissemens solennels et réitérés qui ont été donnés aux rentiers depuis quatorze ans? c'est-à-dire aussitôt que la rente est arrivée au pair? Au surplus, n'y a-t-il pas un fait, un fait décisif qui prouve d'une manière irréfragable que les rentiers savent parfaitement que le 5 pour cent est remboursable? Ce fait, Messieurs, c'est le cours de la rente elle-même : le 3 pour cent est à 80; si le 5 pour cent n'était pas remboursable, il serait à 133. Eh bien! la rente n'est qu'à 109 et à 110; or, les individus qui vendent ou qui achètent de la rente ne peuvent ignorer qu'ils auraient droit à un prix plus élevé ou qu'ils seraient forcés d'en payer un prix plus élevé si elle n'était pas remboursable. C'est un arrêt que les rentiers et leurs pairs

ont rendu eux-mêmes sur la question de légalité du remboursement.

C'est ainsi que cette question a été décidée en Angleterre, car en Angleterre aussi il y a eu controverse sur la légalité du remboursement à l'époque de la conversion de 1822. Or, cette question a été jugée précisément par les mêmes considérations. La controverse ne roulait pas sur le droit que le Gouvernement possède de rembourser la dette fondée, jamais cela n'a été mis en litige de l'autre côté du détroit, et il faut même observer que la dette perpétuelle porte le titre de *dette rachetable*. Mais la contestation roulait sur certaines conditions introduites dans l'acte de création de ces rentes, et avant l'accomplissement desquelles le remboursement ne devait pas avoir lieu. Les uns soutenaient que ces conditions étaient réalisées, et que par conséquent l'Etat avait le droit de rembourser; on soutenait d'autre part, que ces conditions n'étaient pas accomplies, et que le droit n'existait pas encore.

Comment la question a-t-elle été vidée? le voici :

L'un des Ministres a déclaré que c'était une question de bonne foi et de loyauté. Cette question de bonne foi, a-t-il ajouté, est jugée par les rentiers comme par le public; elle l'est par le cours du 5 pour cent, il se vend 107 : s'il n'était pas encore remboursable, il se vendrait à beaucoup plus haut prix. Le cours de la rente est donc un verdict prononcé par les rentiers eux-mêmes. La question de droit résultant des clauses du bill de création de ces rentes était très obscure; l'argument tiré du cours de la rente décida la Chambre des Communes et ensuite la Chambre des Lords à admettre la conversion : je pense que nous pouvons en faire autant sans le moindre scrupule de conscience.

J'irai plus loin, et je dirai qu'il est très essentiel que la Chambre des Pairs se décide très nettement sur la question de légalité, quel que soit d'ailleurs le sort qu'elle réserve au projet qui vous a été présenté; si la Chambre laisse dans le

doute et dans l'incertitude la question de légalité, ainsi que l'a fait votre commission, on pourra supposer que la conviction manifestée par la Chambre lorsqu'elle a voté, à l'unanimité, moins une voix, la loi du 10 juin 1825 a subi quelque altération; on pourrait même regarder son silence actuel comme une solution négative.

Ce doute produirait un grand mal : il préparerait une déception cruelle aux rentiers, il ferait baisser le cours de la rente, il rendrait la conversion beaucoup plus difficile pour le Gouvernement et beaucoup plus dure pour les rentiers; car la conversion, Messieurs, elle est inévitable, et il faut bien qu'elle ait lieu tôt ou tard.

Dans mon opinion, il est urgent, il est indispensable que la Chambre se prononce sur cette question; car, sachez-le bien, Messieurs, de toutes les doctrines, la plus funeste à l'État, la plus dangereuse pour les rentiers, c'est celle du non-remboursement de la dette fondée.

En effet, ceux qui contestent ce droit méconnaissent un fait immense, un fait qui exerce la plus haute influence sur l'Europe, je dirais presque qui gouverne l'Europe, c'est que l'Europe presqu'entière est entrée dans le système du crédit. Ce système de crédit devait nécessairement se propager dans toute l'Europe, et cela était infaillible, car aussitôt qu'une nation est parvenue à s'emparer de ce moyen de force et de puissance, il a bien fallu que toutes les autres nations cherchassent à l'imiter, sous peine de se condamner à une infériorité relative qui leur eût été très dommageable; de même que lorsque l'artillerie a été inventée, il a bien fallu que tous les peuples adoptassent simultanément cette manière de combattre. Or, le crédit, comme vous le disait tout à l'heure mon honorable ami M. d'Audiffret, opère sans doute des merveilles; il escompte l'avenir, il favorise le commerce et l'industrie, il établit entre les peuples des liens d'intérêts qui deviennent des liens d'amitié et de fraternité, il cicatrise les plaies de la guerre, il est un obstacle puissant, le plus grand de tous, aux guerres

d'ambition et de conquêtes : mais, il faut le reconnaître, il a ses inconvéniens et ses dangers quand on en abuse ; pour subsister, il a ses conditions d'existence et de durée, conditions impérieuses, inexorables, qu'on ne peut méconnaître sans s'exposer à de grands périls. La première condition de la conservation du crédit, quelle est-elle, Messieurs ? Vous la connaissez tous : c'est qu'à côté de la faculté d'emprunter et de s'endetter, on conserve le droit de rembourser ses dettes.

C'est une vérité triviale, incontestée, mille fois répétée, qu'en temps de paix il faut réduire et éteindre les dettes contractées en temps de guerre, ce qui ne peut se faire qu'en amortissant, en remboursant, en convertissant ces mêmes dettes. Voilà la première condition du crédit.

Seconde condition du crédit : la nation endettée doit posséder un impôt solide, facilement maniable, élastique, qui permette de lui demander de plus grandes ressources en cas de nécessité, et qui suffise toujours au paiement des intérêts de la dette et du fonds d'amortissement, en sus des dépenses indispensables de l'État, quelles que soient d'ailleurs les chances de l'avenir et les crises que l'État pourra avoir à supporter ; car, Messieurs, il n'y a de véritable amortissement que par l'excédant des impôts sur les dépenses générales de l'État.

Enfin, il faut que les nations qui en appellent au crédit et qui en subissent le joug fassent les plus grands efforts pour augmenter la masse de leurs richesses, soit en favorisant le commerce, l'agriculture et l'industrie, soit en effectuant de grands travaux qui facilitent la circulation des denrées et des marchandises ; car, en accroissant la richesse d'un pays, on allége le fardeau des impôts en procurant aux contribuables de plus larges moyens pour acquitter les charges publiques.

Les nations qui remplissent exactement ces trois conditions verront grandir leur prospérité ; elles marcheront vers un accroissement de puissance : si elles ont une guerre à soutenir, une crise politique à traverser, elles subiront cette épreuve

avec plus de force et de bonheur, et elles en seront quittes pour de moindres sacrifices.

Les nations qui n'accomplissent que quelques-unes de ces conditions demeurent stationnaires, tandis que les autres grandissent; mais celles qui adopteraient pour règle de conduite l'habitude d'augmenter leur dette sans limite et sans terme, en renonçant au droit de la rembourser jamais, s'acheminerajent infailliblement vers des abîmes, quelle que fût d'ailleurs leur prospérité actuelle. C'est pourquoi, tout en professant le plus profond respect pour les opinions contraires à la mienne, je n'hésite pas, du haut de cette tribune, à déclarer que je considère le système des dettes non remboursables comme anti-national; puisqu'il compromettrait au plus haut point les intérêts les plus sacrés du pays.

Ce système est cruel et inique pour les contribuables, car il les condamne, eux et leur postérité, à supporter à perpétuité le fardeau de l'intérêt de la dette : il est cruel pour les rentiers, car il expose eux ou leurs descendans à subir tôt ou tard le désastre de la violation de leur contrat; enfin je dis que ce système ne serait rationnel qu'autant qu'on admettrait en principe qu'il faut que la France fasse tous les cent ans une banqueroute universelle pour remettre le Trésor au pair. C'était précisément la maxime favorite de l'abbé Terray, ce ne sera jamais la vôtre, Messieurs. Telles sont les observations que j'avais à vous soumettre sur la question de légalité.

Je passe, Messieurs, à l'utilité et à la nécessité de l'opération. Votre commission a envisagé cette opération sous des couleurs bien sombres. Voici en quels termes elle s'est exprimée :

« *Il n'en est pas de plus vaste; il n'en est pas qui doive agir sur de plus grands et de plus nombreux intérêts; qui puisse remuer plus profondément la fortune publique et les fortunes particulières; qui se lie davantage à la politique intérieure et extérieure; qui doive avoir une plus grande influence sur l'attachement au Gouvernement,*

*sur la tranquillité et sur la prospérité du pays; enfin qui intéresse à un plus haut degré le crédit public, la production et la consommation.* »

Après avoir affirmé que tous ces intérêts seraient mis en péril par la conversion, la commission ajoute que le seul avantage de cette opération consisterait dans une économie qu'elle réduit à un petit nombre de millions.

Les argumens que la commission a fait valoir contre la conversion, je m'en empare dans un sens tout-à-fait contraire, et je compte me servir de la plupart d'entre eux pour vous démontrer la nécessité d'une conversion désormais inévitable, et qu'il faut se hâter de terminer, d'abord pour l'accomplir avec plus de facilité, et ensuite pour raffermir e tecoître la puissance et la grandeur du pays.

Certes, si on ne devait considérer cette opération que sous le rapport de l'économie, bien qu'il ne faille dédaigner aucune économie, bien que toute économie praticable soit un devoir impérieux pour le Gouvernement comme pour les Chambres, on pourrait ne lui attribuer qu'une importance secondaire, mais ce n'est pas seulement sous ce point de vue qu'il faut l'envisager. Il faut aussi la considérer dans ses rapports avec l'existence et la vie de notre amortissement, il faut prendre en considération le rôle capital que l'amortissement joue dans l'économie de nos finances, l'influence que ce même amortissement exerce sur le crédit, sur la baisse de l'intérêt de l'argent; et, enfin, ce qu'il faut surtout calculer, ce sont les ressources et les moyens de force et de crédit que l'amortissement peut seul nous garder en réserve pour les temps de calamités ou de guerre. Voilà, Messieurs, le véritable jour sous lequel il faut envisager la conversion.

Or, Messieurs, passons rapidement en revue l'emploi que nous avons fait des vingt-quatre années de paix qui viennent de s'écouler : jusqu'à quel point nous sommes-nous conformés aux conditions du crédit? comment les autres puissances ont-elles employé elles-mêmes cet intervalle de repos et de sé-

curité? avons-nous marché dans le progrès aussi rapidement qu'elles l'ont fait, ou bien nous ont-elles laissés en arrière? De cette courte comparaison résultera la nécessité de la conversion d'une part, et d'une autre part la conviction satisfaisante que la France a fait d'immenses progrès, et que, si malheureusement elle est demeurée en infériorité sur quelques points relativement à quelques autres nations de l'Europe, rien ne lui est plus facile que de reprendre partout le niveau, si ce n'est d'arriver à la supériorité; cela dépend de notre volonté.

Commençons par l'Angleterre; voici ce qu'elle a fait dans ces vingt-quatre années de paix : elle a diminué de moitié ses dépenses; de 2,400,000,000 fr., elle les a réduites à environ 1,200 millions; elle a remanié complétement ses impôts, et de ce remaniement il est résulté un dégrèvement de près d'un milliard.

L'Angleterre, comme l'a déjà dit M. d'Audiffret, a fait quatre conversions qui ont soulagé sa dette de 58 millions d'intérêts; par l'effet combiné de son amortissement et de ses conversions, elle a réduit, depuis 1816, sa dette de 2 milliards en capital, et en intérêts de 117 millions.

Ce qu'ont fait la Prusse, l'Autriche et la Russie est moins considérable; cependant ces États se sont efforcés de se conformer aux conditions du crédit. La quotité d'impôt payée par chaque contribuable a été réduite d'un cinquième ou d'un sixième dans ces divers États; tous ont fait des conversions. La Prusse a réduit le capital de sa dette d'un quart et les intérêts d'un tiers; elle a commencé en 1829 la conversion de son 5 pour cent en 4 pour cent, et elle l'a terminée en 1835. L'année dernière, en 1837, elle a converti sa dette provinciale de 4 à 3 et demi, et l'opération est, je crois, terminée aujourd'hui.

La Russie rembourse annuellement, et par des tirages au sort, sa dette étrangère, c'est-à-dire le montant des emprunts faits en Hollande et en Angleterre; quant à sa dette nationale, qui se compose d'une multitude de fonds constitués

à différens taux d'intérêt, elle les rachète quand ils sont au-dessous du pair, elle les rembourse quand ils sont au-dessus du pair. Elle les convertit continuellement en contractant de nouveaux emprunts, à de moindres intérêts, pour rembourser les anciens.

L'Autriche a fait de grands efforts aussi pour arriver à la réduction de sa dette; elle a commencé à rembourser le 5 pour 100 en 1829; et ce remboursement a été effectué jusqu'à concurrence de quatre séries, montant ensemble à 100 millions; il est vrai qu'elle a été obligée d'interrompre cette opération, en 1831, parce que son crédit avait subi quelque altération, par suite de la secousse produite par la révolution de Juillet. Mais en 1835, elle a fait un emprunt en 3 pour 100, à 75 pour reprendre le remboursement du 5; elle a employé, d'ailleurs, l'action d'un amortissement assez solidement constitué pour racheter la portion de sa dette au-dessous du pair.

Ainsi l'Angleterre, la Prusse, l'Autriche et la Russie, tous ces états ont fait des conversions ou des remboursemens; et cet exemple a été imité par un très grand nombre d'états secondaires, dont voici la liste : la Bavière fait sa conversion, le Wurtemberg fait sa conversion, le Hanovre a fait la sienne, ainsi que le grand-duché de Bade, Brême, Hambourg, Francfort, Hesse-Darmstadt, la Hesse-Électorale, Saxe-Altenbourg, Saxe-Cobourg; les duchés de Nassau et de Brunswick ont aussi opéré la conversion ou le remboursement de leurs dettes.

- Ce qu'il y a à remarquer, c'est que toutes ces conversions ont été faites au pair, sans accroissement de capital, qu'elles se sont opérées sans la moindre difficulté, et que ces opérations ont fait si peu de sensation qu'aucun journal français n'en a parlé. Ces opérations sont restées tout-à-fait inaperçues.

Ainsi, Messieurs, lorsque j'avais l'honneur de vous dire, tout à l'heure, que la France était presque le seul pays de l'Europe où l'on ne fît pas de conversion, je vous disais la vérité. Quant à nous, Messieurs, nous en sommes encore à discuter sur le véritable sens du rapport de Cambon, et nous

considérons comme aventureuses et compromettantes des opérations que des états secondaires, comme la Bavière et le Wurtemberg, ont faites sans la moindre perturbation.

Voilà, Messieurs, ce qui s'est passé dans les pays étrangers.

Voyons ce qui s'est fait en France. Nous avons fait de grandes choses, nous avons obtenu de magnifiques résultats. Après les désastres de 1814 et 1815, nous nous sommes adressés franchement et hardiment au crédit. Il nous en a coûté cher, car nos premières négociations ont été conclues à 51 fr. 23 c.; mais nous en avons été bien récompensés, car ce même 5 pour 100 est aujourd'hui à 110, et il serait à 130 et 133 sans la prévision de la conversion, tant nous avons gagné de terrain dans la carrière du crédit.

Autre mesure excellente; par la loi d'avril 1816 nous avons fondé un amortissement puissant et qui, depuis cette époque, a racheté 76 millions de rentes, au capital de 1,896,000,000.

Nous avons opéré de larges dégrèvemens, ils s'élèvent à 141 millions, tant sous la Restauration que depuis la révolution de Juillet.

Nous avons obtenu des accroissemens de recettes presque incroyables. De 1831 à 1837, nous avons eu une augmentation de 108 millions sur les contributions indirectes. Et quand on compare les prévisions de tous les budgets, depuis 1824 jusqu'à 1837 inclusivement avec les recettes qui ont été réalisées, on trouve que les recettes effectives ont dépassé les prévisions de la somme énorme de 257 millions.

Nous avons construit des canaux, percé des routes, rectifié le cours des rivières, et nous sommes en voie de travaux plus considérables encore.

Notre agriculture et notre commerce ont fait aussi de grands progrès. On a défriché, en France, 1,800,000 hectares, qui ont été livrés à la culture des céréales et des pommes de terre; cela est très important; c'est une garantie contre le retour de ces famines qui ont désolé les commencemens de la Restauration. La culture des vignobles s'est accrue dans la proportion de 1,200,000 hectares à 2 millions.

l'impôt du timbre des effets de commerce, comme pour la répression de la contrebande sur le sel. Pendant quatre sessions consécutives, il a fallu présenter des projets de lois qui n'ont point encore abouti. Cela est fâcheux pour l'État, parce que, ainsi que je viens de le dire, il ne peut demander des ressources à l'impôt en temps de crise. Cela est fâcheux pour les contribuables eux-mêmes, parce qu'une meilleure répartition de l'impôt produit quelquefois tous les effets d'un dégrèvement, en même temps qu'elle donne des produits plus considérables au Trésor. Cet état de choses rend les dégrèvemens eux-mêmes plus difficiles; et en effet, lorsqu'on a la certitude de retrouver un jour l'impôt, lorsqu'on en aura besoin, on consent facilement à sa réduction dès qu'il se présente des circonstances favorables pour dégréver; mais lorsqu'une remise d'impôt est un sacrifice à toujours, lorsqu'on sait que jamais on ne pourra le récupérer, oh! alors, Messieurs, le fisc, dans l'intérêt même de l'État, est obligé à une résistance désespérée, et l'on ne dégrève qu'à la dernière extrémité.

Enfin, un troisième point défectueux doit exciter notre sollicitude, c'est la situation de notre amortissement. Votre commission elle-même s'en est émue; elle a déclaré que la législation de l'amortissement était détruite.

En effet, qu'est devenu notre amortissement? Il est suspendu, entravé, paralysé; son action a cessé sur le 5, sur le 4 et demi, sur le 4 pour cent; il n'agit plus que sur le 3 pour cent. Cette action est presque anéantie; de 76 millions, elle se trouve réduite à 19.

Or, Messieurs, de tous les instrumens du Gouvernement, le plus difficile à conserver, c'est l'amortissement. En thèse générale, l'amortissement est toujours le point de mire de toutes les demandes de dégrèvement et de toutes les demandes de dépenses que les circonstances peuvent provoquer.

Lorsqu'on fait un emprunt, on dit : N'en redoutez pas les résultats, créez un fonds d'amortissement de 1 pour cent du

capital, et au bout de trente-six ans la dette sera rachetée. Qu'arrive-t-il, cependant? Quand l'amortissement a commencé à croître et à grandir, on s'écrie qu'il devient trop fort, qu'il est exorbitant, et on le mutile. C'est ce qui arrive malheureusement la plupart du temps.

C'est pourquoi, quand on veut conserver un amortissement, il faut le mettre irrévocablement à l'abri de toute atteinte, et c'est ce que vous ne pouvez faire, Messieurs, que par la conversion. Vous n'aurez de sécurité à cet égard que quand une conversion aura été faite au-dessous du pair; alors l'amortissement sera positivement engagé aux rentiers comme il l'était alors que le 5 pour cent était lui-même au-dessous du pair, et nulle puissance au monde n'osera le détourner de sa destination. Or, je dis que cette opération est urgente, et je vais en expliquer les raisons.

Supposez, Messieurs, qu'une guerre européenne vienne à se déclarer, j'espère que cela n'arrivera pas, mais cela est dans l'ordre des choses possibles, et il faut toujours avoir en vue cette éventualité. Vous allez voir sur-le-champ combien il importe au pays que la conversion soit terminée à l'époque quelconque où cette guerre viendrait à éclater; vous jugerez vous-même quelle serait la différence de situation de la France dans l'hypothèse d'un amortissement anéanti comme il l'est à peu près aujourd'hui, et dans l'hypothèse d'un amortissement auquel vous auriez restitué la plénitude de sa puissance et de son action.

Sous les rapports militaires, je n'ai aucune crainte. La France demeurerait victorieuse : sa puissante centralisation lui permet d'agir comme un seul homme; l'esprit guerrier de ses habitans, leur attachement à nos institutions et à la dynastie qu'elle a placée sur le trône la rendrait invincible. Certes, je n'en doute pas, si son indépendance était menacée, elle se lèverait tout entière pour la défendre, et la victoire lui resterait; mais au prix de quels sacrifices? je n'examine que le côté financier de la question.

Voici les différentes ressources financières que les puissances européennes pourraient employer. L'Angleterre a dégrévé son impôt d'un milliard : il lui serait facile d'en rétablir sur-le-champ une partie, elle pourrait hypothéquer sur cette augmentation d'impôt des emprunts très considérables. D'ailleurs l'Angleterre, par sa position, est invulnérable; elle ne sera jamais forcée de faire des préparatifs à la hâte et à grands frais, elle prendra toujours son temps; un amortissement considérable lui est donc inutile. L'Autriche, la Prusse et la Russie ont aussi diminué leur impôt. Elles peuvent le rétablir tel qu'il existait il y a vingt ans; dès lors elles ont la faculté d'hypothéquer sur ce gage quelques emprunts. Elles peuvent aussi en revenir au papier-monnaie dont elles ont fait constamment usage, et auquel leurs populations sont habituées, ressource qui n'existe nullement en France. Le souvenir des assignats ne s'est point encore effacé parmi nous.

Calculons maintenant nos ressources; nous ne pourrions compter sur des excédans de revenus, car le produit de l'impôt baisserait infailliblement; les produits de 1831 ont été inférieurs de 96 millions à ceux de 1829. Que pourrions-nous obtenir de l'impôt? Rien de si difficile que de lui demander des ressources extraordinaires dans les temps de crise, nous l'avons déjà démontré.

Que nous resterait-il donc, Messieurs? la ressource des emprunts. Mais si vous avez laissé détruire votre amortissement, s'il a été détourné de sa destination, s'il a été dévoré par d'autres dépenses, s'il ne sert plus d'appui au crédit, vous emprunterez à des conditions déplorables; tandis que si vous l'avez reconstitué, s'il a grandi par son action continue et régulière, il vous fournira la ressource la plus précieuse et la plus efficace; la négociation d'une partie des rentes rachetées vous procurera d'amples moyens d'action et de défense. L'amortissement, Messieurs, c'est la mise en réserve d'une partie des revenus de la paix pour défendre le pays en temps de guerre; c'est notre ancre de salut, c'est la vieille garde

de nos finances, si je puis m'exprimer ainsi. Eh bien ! lorsque vous aurez ressuscité l'amortissement, quand vous l'aurez mis à l'abri de toute atteinte, cette ressource vous donnera les moyens de faire dix campagnes sans recourir à des expédiens désastreux; tandis que les autres puissances continentales ne pourraient en soutenir que deux ou trois. A mon sens, voilà la grande, l'immense, la puissante raison qui doit déterminer la conversion le plus tôt possible.

Mais ce n'est pas là le seul avantage de la conversion. Celui-là est le plus précieux selon moi, mais il en est d'autres qui doivent aussi être pris en grande considération. Voici le second.

Lorsque vous aurez conquis la faculté de convertir la dette, vous aurez fait beaucoup de chemin pour vaincre les résisistances des contribuables; car les résistances se coalisent; on a aujourd'hui mauvaise grâce à s'adresser aux contribuables pour remanier l'impôt, car ils peuvent vous dire : Pourquoi laissez-vous aux rentiers un revenu supérieur à celui dont ils devraient jouir? Quand, au contraire, vous aurez rendu justice au pays en réduisant l'intérêt payé aux rentiers, vous pourrez alors éclairer le contribuable sur ses véritables intérêts, vous arriverez au remaniement de l'impôt, et vous aurez conquis deux grandes facultés, celle de rembourser et de convertir la dette et d'avoir rendu possible une meilleure répartition de l'impôt.

Vous parviendrez à acquérir un troisième avantage. On s'occupe maintenant avec ardeur des travaux nécessaires pour enrichir le pays. Le Gouvernement a demandé pour cet objet 475 millions dans les sessions de 1837 et de 1838; ces chiffres sont effrayans : comment payer cette dépense si ce n'est en empruntant encore ou en détournant l'amortissement? Mais quand vous aurez fait la conversion et remanié l'impôt, vous pourrez faire ces travaux sans emprunter ou sans porter atteinte à l'amortissement. Vous pourrez consacrer d'abord à cette destination l'excédant de revenus que la prospérité crois-

sante du pays permet d'espérer. En second lieu vous aurez les bénéfices annuels que vous donnera la conversion, puis l'excédant de recettes qui sera le résultat du remaniement de l'impôt.

Enfin, Messieurs, la conversion a un autre avantage, du moins par ses conséquences : c'est celui de reporter les capitaux sur l'agriculture, le commerce et l'industrie, celui de faire baisser l'intérêt de l'argent. (Rumeurs.) Cela a été contesté, très contesté, je le sais; mais je demande la permission de le démontrer, la démonstration sera courte.

Voici l'argument de la commission contre ces assertions. Si vous faites la conversion, de deux choses l'une : ou les rentiers accepteront la conversion et il ne sortira aucuns capitaux de la rente, ou bien quelques-uns des rentiers demanderont le remboursement, et alors il faudra qu'il rentre dans la rente une somme de capitaux égale à celle qui en sortira.

Cet argument est excellent pour le jour de la conversion, mais il ne vaut rien pour le lendemain. En effet, vous aurez ressuscité l'amortissement par la conversion, et l'amortissement par son action continue rachètera sur la place une certaine quantité de rentes. Le capital des rentes rachetées devra trouver un autre emploi, soit dans l'agriculture, soit dans le commerce, soit dans l'industrie. Or, c'est un secours et un secours considérable; mais prenez garde que l'action de l'amortissement allant toujours croissant, ce secours s'élèvera de 80 millions à 100, de 100 à 120, etc., et si, par impossible, ce que je ne désire pas du reste, on venait à éteindre complètement la dette par l'amortissement, qu'auriez-vous fait? Vous auriez refoulé vers l'agriculture, le commerce et l'industrie, 4 milliards 300 millions de capitaux. Tandis que dans l'état actuel des choses, vous prélevez sur le pays les fonds destinés à l'amortissement, et comme l'amortissement n'agit point, ces fonds s'accumulent improductivement, vous ne les rendez pas au pays, vous les enlevez à la circulation.

Quant à la baisse de l'intérêt de l'argent, cela est évident

encore. Lorsqu'on a nié cette vérité, on n'a pas fait assez d'attention au phénomène de l'accumulation des capitaux : ce phénomène se révèle partout. Voyez dans les départemens les anciennes familles aristocratiques : elles ont été bien maltraitées dans leur fortune par la Révolution, et cependant aujourd'hui elles sont presqu'aussi riches qu'elles l'étaient autrefois. Pourquoi? parce qu'elles ont contracté l'habitude de ne dépenser qu'une partie de leurs revenus et de placer le surplus. Cet usage s'est propagé dans les classes moyennes, et aujourd'hui il s'étend (je m'en félicite, car c'est le signe d'une grande amélioration morale parmi les masses), il s'étend, dis-je, jusqu'aux dernières classes de la société, puisque vous voyez aujourd'hui de simples artisans déposer leurs économies aux caisses d'épargne.

Quel est le résultat de cette tendance générale à accumulation? C'est que toutes ces portions de revenus, transformées en capitaux, se font concurrence à eux-mêmes, et, comme ils ne trouvent pas tous des placemens également faciles, il faut bien qu'ils baissent leurs prétentions et qu'ils se contentent d'un moindre revenu. Eh bien! quand vous aurez ressuscité l'amortissement, vous établirez une concurrence de plus à ces placemens. Cette concurrence croîtra avec l'action de l'amortissement; elle sera d'abord de 80 millions, puis de 100; et elle tendra incessamment à s'accroître. Vous voyez donc que vous contribuerez essentiellement par les suites de la conversion à faire baisser le taux de l'intérêt.

Messieurs, après les mesures nécessaires à la sûreté de l'Etat, il n'en est aucune qui soit plus utile au pays que la baisse de l'intérêt de l'argent. Je ne m'arrêterai point à vous démontrer une vérité aussi évidente. Je vous prie seulement de vous rappeler cette belle comparaison de Turgot, qui assimile la baisse de l'intérêt de l'argent aux eaux de la mer qui, en se retirant, laissent à sec des plages immenses que le travail de l'homme s'empresse de féconder. Telles sont, Messieurs, les considérations diverses qui me portent à désirer ardemment la conversion.

Maintenant, il me reste à répondre aux principales objections qui ont été faites par la commission.

*De toutes parts.* A demain ! à demain !

M. le Chancelier renvoie la séance au lendemain, en maintenant la parole à M. le comte d'Argout.

---

*Séance du mercredi* 20 *Juin* 1838.

L'ordre du jour est la suite de la discussion de la proposition pour la conversion des rentes.

M. LE COMTE D'ARGOUT. Messieurs, dans la séance d'hier, j'ai cherché à établir que bien que la France eût fait de grands progrès; que bien que sa situation financière se présentât sous un aspect très favorable, sous une multitude de rapports, cependant cette situation financière avait aussi ses côtés faibles, et qu'elle offrait principalement trois points défectueux.

Premièrement, l'accroissement énorme de sa dette; pendant vingt-quatre années de paix, il n'a pas été amorti une obole des charges de la guerre; pendant ce long intervalle de repos, la dette a été triplée.

Secondement, la difficulté de toucher à l'impôt, de lui demander de plus amples ressources dans le cas de nécessité, et pareillement la difficulté de le remanier, c'est-à-dire d'opérer une meilleure répartition qui produirait le double résultat d'en soulager le fardeau pour les contribuables et de le rendre en même temps plus profitable au Trésor.

Troisièmement, enfin, la situation de votre amortissement, maintenant entravé dans sa marche, paralysé pour les trois quarts de son action, et qui est incessamment menacé d'être détourné de sa destination; tels sont, Messieurs, les trois côtés faibles de nos finances.

J'ai ajouté que si la France était réservée à soutenir une guerre européenne, sa situation différerait du tout au tout, selon qu'elle aurait laissé périr son amortissement, ou selon que l'amortissement aurait repris sa vie, son action, son développement.

Voilà, Messieurs, les quatre assertions que j'ai cherché à démontrer hier, et j'en ai tiré cette conséquence, que la conversion était nécessaire, parce qu'elle parait à tous les inconvéniens soit immédiatement, soit par ses conséquences nécessaires.

En effet, Messieurs, la conversion, en rendant la vie et l'action à l'amortissement, nous donnerait plus de force et de puissance pour soutenir avantageusement la guerre, si, malgré nos espérances, une guerre venait un jour à se déclarer.

D'une autre part, la conversion ainsi que la résurrection de l'amortissement travailleraient à éteindre la dette, devoir impérieux imposé aux nations endettées et que la France n'accomplit pas en ce moment.

J'ai dit encore que la conquête de l'exercice du droit de conversion nous conduirait à la conquête d'une seconde faculté également précieuse, celle d'opérer une répartition meilleure de l'impôt; répartition qui, en nous procurant de plus amples ressources, deviendrait en même temps un véritable soulagement pour les contribuables.

J'ai ajouté qu'en combinant les économies résultant de la conversion et l'augmentation de produits que donnerait une meilleure répartition de l'impôt, nous trouverions les moyens d'acquitter les grands travaux que nous avons entrepris pour enrichir le pays, sans recourir à de nouveaux emprunts qui augmenteraient encore notre dette, ou sans détourner la réserve de l'amortissement, ce qui serait un grand malheur.

Enfin, j'ai dit qu'en rétablissant l'action de l'amortissement on ferait refluer des capitaux vers l'agriculture, le commerce et l'industrie; car, dans l'état actuel des choses, l'impôt continue à prélever sur les contribuables les sommes qui sont destinées à l'amortissement, et l'amortissement, en demeurant inactif, les garde, tandis que, par le rachat des rentes, il renverrait dans les départemens les sommes qui en ont été retirées par ce même impôt.

En effet, Messieurs, les fonds destinés à l'amortissement, et qui ne remplissent pas la destination de l'amortissement, vont s'accumulant sans cesse ; ils sont retirés de la circulation, et cet encombrement deviendrait aussi onéreux que funeste s'il n'y était promptement porté remède ; or, ce remède, c'est le rétablissement de l'amortissement qui dissipera cet engorgement, et qui restituera aux diverses parties de la France les fonds qu'on leur enlève aujourd'hui. Mais ce n'est pas tout : le mouvement de va et vient qui résulte de l'action régulière et continue de l'amortissement, non seulement restitue au pays tout ce qui lui est enlevé, mais en même temps il travaille d'une manière incessante à racheter la dette au profit de ce même pays, ce qui nous achemine graduellement vers l'époque à laquelle il nous sera permis d'abandonner aux contribuables tout ou partie des sommes prélevées par l'impôt, pour subvenir au paiement des intérêts de la dette, et pour alimenter son amortissement.

Tels sont les points principaux que j'ai cherché à établir hier ; j'ai cru utile de les rappeler rapidement, parce qu'ils se lient en quelque sorte aux observations que je dois encore vous soumettre.

J'ai maintenant à répondre aux objections qui ont été faites par votre commission ; non pas à toutes les objections, cela me mènerait beaucoup trop loin, mais aux principales d'entre elles.

Je les divise en deux catégories : les unes, à mon sens, sont des fins de non-recevoir perpétuelles contre la conversion, fins de non-recevoir perpétuelles en ce qu'elles ne s'attachent ni à tel ou tel système de conversion, ni à telle ou telle époque, mais à des faits qui doivent naturellement se produire, à quelque époque qu'on fasse la conversion, et de quelque manière qu'on l'opère. C'est encore le système du non-remboursement reproduit sous une autre forme.

La seconde classe d'objections de la commission consiste dans des objections temporaires. Elles se rapportent, soit à

l'opportunité de l'opération, soit à la combinaison admise par la Chambre des Députés. Je traiterai successivement ces deux classes d'objections.

Commençons par les fins de non-recevoir perpétuelles. La première de toutes est celle-ci : Vous ne pouvez, sans user d'artifice et de menaces, proposer le remboursement à tous les rentiers, lorsque vous n'êtes pas nantis de fonds suffisans pour opérer immédiatement un remboursement intégral, dans le cas où l'universalité des rentiers réclameraient leur remboursement ; d'une autre part, on ne doit pas rembourser par séries ; ce mode serait injuste, car il placerait les rentiers dans des situations inégales, et d'ailleurs ceux-ci seraient privés de la faculté de placer autrement leurs capitaux aussitôt qu'ils en trouveraient l'occasion.

Mais, Messieurs, s'il n'est pas permis de rembourser par séries parce que cela serait injuste ; s'il n'est loyal et honorable d'offrir le remboursement universel qu'autant qu'on se serait procuré le capital entier de la dette à convertir, il est évident que jamais la conversion ne se fera ; car, à aucune époque quelconque, le Gouvernement ne pourra se procurer la somme de 2 milliards 400 millions, capital de la dette à rembourser ou à convertir. C'est donc une fin de non-recevoir à perpétuité contre la conversion.

Le motif que la commission a fait valoir avait préoccupé un instant mon esprit ; je me suis demandé si véritablement il y avait déloyauté, artifice à proposer le remboursement, en se procurant seulement les sommes qu'on saurait être nécessaires pour les remboursemens qui seraient réellement demandés. J'ai bientôt acquis la conviction que les scrupules de la commission n'étaient pas fondés. Car si le principe posé par la commission était vrai, combien n'y a-t-il pas d'établissemens utiles et même nécessaires dont l'existence deviendrait impossible ? Les banques seraient impossibles ; les caisses d'épargne seraient impossibles ; les maisons de commerce qui empruntent par comptes courans avec intérêt seraient impossibles ; enfin la

dette flottante elle-même, qui se compose en grande partie de dettes incessamment exigibles, serait également impossible. En effet, les banques, comment existent-elles? Elles vivent sur la certitude morale que, bien que l'universalité de leurs billets en circulation doive être remboursée à présentation et changée immédiatement contre des espèces, cependant elles ne sont pas obligées de conserver en caisse une réserve en numéraire égale au montant de leurs émissions; il leur suffit d'en garder une partie, parce qu'elles savent bien que les porteurs de leurs billets ne se présenteront pas tous le même jour et à la même minute, pour en demander le remboursement. Qu'y a-t-il de déloyal dans cette combinaison?

Il en est de même des caisses d'épargne. Les versemens faits à ces caisses constituent des créances immédiatement exigibles; on doit restituer le dépôt presque aussitôt qu'il est redemandé. Mais si l'on voulait administer ces établissemens d'après la supposition que tous les dépôts peuvent effectivement être redemandés au même instant, il faudrait conserver continuellement la disponibilité des fonds déposés sans en tirer aucun profit, en sorte qu'on serait obligé de payer un intérêt de 4 pour cent aux déposans sans aucune compensation quelconque; cela conduirait à supprimer les caisses d'épargne, car elles deviendraient singulièrement onéreuses pour le Trésor. Il en est de même de la dette flottante; il en est de même des maisons de commerce qui empruntent par comptes courans avec intérêt.

Il sera donc vrai de dire qu'on satisfait à toutes les conditions de la loyauté, qu'on se conforme aux règles de la plus scrupuleuse délicatesse en se bornant à se procurer les fonds présumés nécessaires pour satisfaire aux remboursemens qui seront réellement demandés. C'est ainsi que je réponds au premier argument de la commission.

*Deuxième objection* (et disons en passant qu'elle semble bien contradictoire avec la première). La commission vous a dit : Mais vous usez de contrainte envers les rentiers, vous ne leur

laissez pas réellement le choix entre le remboursement et la conversion. Il est impossible que les rentiers trouvent simultanément, et à l'instant même, d'autres placemens pour tous leurs capitaux. Il faut donc, de toute nécessité, qu'ils acceptent la conversion; alors même qu'ils le désireraient, ils ne pourraient réclamer leur remboursement faute d'emploi.

Je ferai remarquer d'abord que cet argument détruit radicalement la première objection; car si l'on a à l'avance la certitude qu'aucun remboursement ne sera réclamé, pourquoi exigerait-on que le Gouvernement prît la peine de réunir avec beaucoup d'efforts, et sans doute avec une grande dépense, un capital de 2,400,000,000 fr., alors qu'il saurait d'avance que les rentiers ne lui demanderont rien?

Mais ce second argument ne me paraît pas plus fondé que le précédent; car, en loyauté comme en justice, un débiteur n'est pas obligé, pour rembourser son créancier, d'attendre que ce créancier ait trouvé le placement de la somme qu'on doit lui restituer. Si l'on voulait subordonner une conversion à cette condition, on ne l'opérerait jamais; la conversion n'est faisable que précisément parce que l'intérêt de l'argent a baissé, et parce que les rentiers, ne pouvant trouver ailleurs un placement aussi avantageux que celui qu'ils avaient précédemment, sont obligés de se contenter du placement, conforme au taux actuel de l'intérêt, qui leur est offert par le Gouvernement, alors que celui-ci offre l'option entre le remboursement et la conversion. Voilà ma réponse aux deux premiers argumens de la commission.

Passons au troisième argument. La commission a fait de grandes objections contre la conversion avec réduction d'intérêts sans augmentation de capital. Elle a dit, avec raison, qu'on ne rétablirait pas l'action de l'amortissement par une semblable opération; car les nouvelles rentes se trouveraient au-dessus du pair au moment même de l'émission. Cette objection est fondée, et je déclare pour ma part que je n'adhère à la combinaison de la Chambre des Députés que parce que j'ai la conviction

qu'il n'y aura qu'un très petit nombre de conversions en 4 et demi pour cent.

Mais après avoir établi les inconvéniens de ce 4 et demi, la commission s'élève avec bien plus de force encore contre une conversion au-dessous du pair, et avec augmentation de capital; elle n'admet l'augmentation de capital que dans une seule hypothèse : le cas de guerre, c'est-à-dire lorsque l'État, ne pouvant se procurer de l'argent par aucun autre moyen, est obligé de subir la loi des prêteurs et d'emprunter avec augmentation de capital.

Ainsi donc la commission exclut à la fois la conversion au pair avec simple diminution d'intérêts, et la conversion au-dessous du pair avec augmentation de capital, et elle ajoute *qu'il vaudrait mieux racheter le 5 pour cent au-dessus du pair.*

Mais, Messieurs, si l'on ne doit convertir ni par une simple réduction d'intérêts, ni avec une augmentation de capital, comment serait-il possible de faire une conversion quelconque? je ne sais pas une combinaison qui ne rentre dans l'une de ces deux catégories.

Quant à l'assertion *que mieux vaudrait racheter du 5 pour cent au-dessus du pair*, cet expédient serait le pire de tous. Je n'en connais pas de plus dommageable pour le Trésor; c'est dire en d'autres termes qu'une augmentation de capital sans limite et sans compensation est préférable à une augmentation de capital limitée et compensée par une réduction d'intérêts. Traduisons ceci en chiffres pour rendre le raisonnement plus clair.

Je prendrai les chiffres de la Chambre des Députés, ils sont plus faciles pour les calculs; je ne dis pas qu'ils soient parfaitement exacts, mais ils peuvent servir de base à tous les calculs possibles.

120 millions de rentes à convertir en 3 et demi pour cent à 83 fr. 33 cent., quelle augmentation de capital cela donne-t-il? Une augmentation de capital nominal de 480 millions;

mais il faut observer que cette augmentation de capital nominal ne sera pas, en totalité, une perte pour le Trésor, car, dans l'intervalle qui s'écoulera entre la conversion et l'époque, sans doute assez reculée, où le 3 et demi pour cent arrivera au pair, l'État achètera à des cours inférieurs au pair nominal. Il paraît qu'à la Chambre des Députés on était même assez généralement tombé d'accord que la totalité des rachats se ferait au cours moyen de 93 fr., ce qui aurait réduit l'augmentation réelle de capital à 238 millions, mais cette augmentation de capital se trouvait d'autre part compensée par une réduction annuelle d'intérêts de 19,200,000 fr. Tel serait le résultat d'une conversion en 3 et demi, avec une augmentation d'un cinquième sur le capital nominal.

Maintenant, rachetez du 5 pour cent au-dessus pair, à l'instant même le 5 pour cent atteindra un prix correspondant à celui du 3 pour cent; il s'élèvera à 133 fr., c'est-à-dire que, du premier coup, vous gratifierez les rentiers d'une augmentation de capital de 800 millions, sur un capital de 2 milliards 400 millions; mais cette augmentation ne s'arrêtera pas là, elle s'accroîtra encore, car le 5 pour cent pourra monter à 140, à 150, à 160, que sais-je? l'augmentation de capital par conséquent pourrait arriver à 1 milliard, à 1200 millions, à 1600 millions peut-être! Et on vient dire que cette combinaison serait préférable à celle d'une augmentation de capital, limitée au maximum de 480 millions, avec grande probabilité qu'elle n'excéderait pas 238 millions, avec le dédommagement d'une réduction de 19,200,000 fr. dans les intérêts! ce qui équivaut à cette assertion: Si vous faites la conversion, gardez-vous bien d'accorder aux rentiers une augmentation de 238 millions, alors même qu'elle serait compensée par une réduction d'intérêts; mais si vous ne la faites pas, concédez-leur sans scrupule un accroissement de capital d'un milliard sans compensation quelconque. Je pense donc que la proposition, ou plutôt l'indication de cet expédient, telle qu'elle a été faite par la commission, n'est pas acceptable.

M. LE RAPPORTEUR. La commission n'a jamais dit un mot de cela !

M. LE COMTE D'ARGOUT. Je ne me serais pas permis de citer l'indication de cet expédient si je ne l'avais lu. Si M. le rapporteur le désire, je vais citer le passage.

M. LE CHANCELIER. Il faut éviter ces sortes de discussions dans l'intérêt des débats ; cela entraînerait une discussion interminable.

M. LE COMTE D'ARGOUT. Je passe à une autre fin de non-recevoir perpétuelle. La conversion, a-t-on dit, portera une grande perturbation dans les consommations. Les impôts établis sur ces consommations en ressentiront le contre-coup ; ils subiront une diminution considérable, et vous perdrez de ce côté presque tout ce que vous gagneriez par la réduction de l'intérêt de la dette, inconvénient qui a été signalé comme étant surtout applicable à la capitale. Eh bien ! il est certain qu'à quelque époque qu'on fasse la conversion, cet inconvénient, s'il était réel, viendra à se manifester. Faut-il en conclure qu'il faille renoncer à jamais à la conversion ? Il serait facile de répondre d'un mot à cet argument, en faisant observer que ce que l'on paiera en moins aux rentiers, les contribuables le conserveront en plus, et que par conséquent il ne peut y avoir de perturbation générale dans les consommations ; néanmoins, comme ce scrupule a occupé de très bons esprits, comme il a frappé la commission, et comme il pourrait y avoir un déplacement local dans les consommations, je l'admets un instant.

Hier, l'honorable M. d'Audiffret disait qu'il était à souhaiter que le Gouvernement prît des renseignemens très circonstanciés sur les résultats possibles de la réduction des consommations dans la capitale ; car, je le répète, quoiqu'il ne puisse y avoir de perturbation dans l'ensemble du Royaume, il ne serait pas impossible qu'il n'en existât une à Paris. Or, lorsque j'ai momentanément occupé le ministère des finances, je me suis fort occupé de cette question, et j'ai recherché tous les antécédens; j'ai fait tous les calculs imaginables pour évaluer cette

perturbation ; si la Chambre le permet, je vais lui présenter le résultat de mes recherches.

D'abord, en ce qui touche les antécédens, j'ai remarqué que, lors des conversions qui ont eu lieu en Angleterre dans les années 1749 et 1822, on avait beaucoup dit que les consommations de la ville de Londres diminueraient. L'événement a prouvé le contraire. Autre antécédent : en 1825 nous avons fait une conversion, peu considérable à la vérité : 30 millions de rente 5 pour cent ont été convertis en 24 ou 25 millions de rentes 3, 4 et 4 ½. Si une conversion qui réduirait de 15 à 16 millions les revenus des rentiers, doit causer une immense perturbation, une conversion qui a enlevé aux rentiers 6 millions de leurs revenus a dû faire une sensation quelconque. Eh bien ! qu'est-il advenu ? Il est arrivé que les impôts sur les consommations ont produit 14 millions de plus en 1826 qu'en 1825. Ainsi vous voyez que l'influence de cette réduction a été inaperçue.

Maintenant arrivons aux calculs ; d'abord je dois rectifier une erreur involontaire dans laquelle est tombée la commission ; elle vous dit : Il y a 88 millions de rentes nominatives inscrites à Paris. Le chiffre est exact ; mais la commission a ajouté que ces 88 millions de rentes appartenaient probablement à des individus domiciliés à Paris ; c'est une erreur : 25 millions appartiennent à des étrangers domiciliés hors de France ; 20 millions appartiennent à des rentiers français, mais domiciliés dans les départemens et qui font percevoir leurs rentes par des procureurs fondés à Paris. Les rentes appartenant à des individus domiciliés à Paris s'élèvent à 43,500,000 fr. seulement....

La dépense des possesseurs de rentes françaises habitant Londres, Amsterdam, Hambourg ou tout autre lieu, ne produira assurément aucun effet sur les consommations de la France....

La réduction des 20 millions de rentes appartenant à des Français domiciliés dans les départemens, diminuera leurs

revenus de 2 à 3 millions : qu'est-ce qu'une somme de 2 ou de 3 millions dans un pays dont le revenu brut territorial est d'environ 6 milliards ; c'est la trois millième partie de ce revenu.

Mais prenez garde que dans ce même pays il s'opère sur tous les points des travaux immenses qui accroissent sa prospérité. Partout l'État construit des routes, creuse des canaux, rectifie le cours des rivières ; le même zèle s'est emparé de tous les départemens, de toutes les communes, d'où il suit qu'une diminution de 3 millions dans les revenus des rentiers domiciliés dans les départemens ne saurait produire aucun effet appréciable.

Mais revenons à Paris, car c'est là que la question offre une importance apparente. Or, pour Paris, la réduction que pourront subir 43,500,000 fr. de rentes, sera de 4,350,000 fr. si l'on convertit en 4 $\frac{1}{2}$ : elle sera de 6 à 7 millions si l'on convertit en 3 $\frac{1}{2}$ ; mettons en moyenne 5 millions : cette somme de 5 millions paraît d'abord assez considérable, et j'ai été porté à croire dans le premier moment que véritablement un déplacement de consommation pourrait produire quelque effet dans la capitale ; mais il existe un document, document très curieux qui a été publié par l'administration du département de la Seine. Il contient l'évaluation des consommations de Paris ; consommations immenses, dont le poids égale celui de toutes nos exportations. Ce calcul a été fait en 1828, et depuis dix ans les consommations parisiennes se sont encore augmentées ; elles doivent aujourd'hui s'élever en valeur à près d'un milliard (à 928 millions). Eh bien ! Messieurs, qu'est-ce que 5 millions, comparativement à un milliard ? c'est la deux-centième partie de ce milliard ; d'où je tire cette conséquence, que la moindre fluctuation dans le prix des denrées, le moindre ralentissement dans le travail, la plus légère oscillation dans la prospérité du commerce, a, pour la capitale, des effets bien plus considérables que la réduction de la rente. Je dirai plus, c'est que, dans l'état actuel

des choses, la ville de Paris trouvera un ample dédommagement à cette réduction, les travaux qui s'effectuent dans son sein la lui procureront. L'État consacre des sommes considérables à des travaux d'art. L'administration du département de la Seine et le conseil municipal de Paris usent de la manière la plus noble et la plus utile de l'accroissement progressif de ses revenus; ils ont augmenté de 9 millions depuis cinq années. Lorsque nous circulons dans un des quartiers de la Capitale, nous sommes arrêtés à chaque pas par des travaux qui la bouleversent pour l'assainir et pour l'embellir.

Portez aussi en ligne de compte l'influence que les chemins de fer doivent exercer sur sa prospérité. Que résultera-t-il de leur construction? C'est qu'une multitude d'industries qui s'exercent dans les départemens se concentreront dans Paris, ou plutôt que certaines industries qui existent à Paris prendront un plus grand développement encore; vêtemens, ameublemens, objets de luxe et de goût, nouveautés, et une multitude d'autres fournitures seront exclusivement confectionnées à Paris. Je suis donc fondé à dire que si la réduction du revenu des rentiers parisiens peut contribuer à réduire les consommations de la Capitale, d'une autre part, une foule d'autres causes tendent à l'augmenter, en sorte que la conversion n'exercera aucune influence nuisible dans la population de Paris.

Quant aux rentiers, ils subiront un dommage, cela est inévitable, et ce sujet excite nos sympathies à tous. Il est certain qu'à quelque époque qu'on fasse la conversion, il faudra bien que les rentiers subissent une réduction quelconque de revenu, mais ce dommage sera bien moins considérable que la commission ne l'a représenté; il le sera d'au-
de toutes les conversions possibles, celle qui a été adoptée par la Chambre des Députés est la plus favorable que les rentiers puissent espérer. Prenons pour exemple les rentiers de 100 fr. et au-dessous: ils possèdent en moyenne 54 fr. de rente. Probablement ils accepteront la

conversion en 4 1/2 ; ils perdront 5 fr. 40 cent. sur leur revenu annuel ; cela est fâcheux, mais ce n'est pas une perte qui soit de nature à les plonger dans la misère et à les réduire au désespoir.

J'observe à cet égard que les fonds placés dans les caisses d'épargne à Paris s'élèvent à une somme bien plus forte que le capital des rentes de 100 fr. et au-dessous. Ces rentes ne s'élèvent qu'à 40 millions en capital ; elles forment 2 millions de revenus ; les fonds placés dans les caisses d'épargne de Paris s'élèvent à 52 ou à 53 millions ; ils augmentent tous les jours. Il y a 86,000 déposans aux caisses d'épargne de Paris, tandis que les rentiers parisiens possédant 100 fr. de rente et au-dessous ne sont qu'au nombre de 38,000, malgré l'intérêt plus élevé que donne la rente. Eh bien ! les déposans aux caisses d'épargne qui se trouvent dans une position très voisine, à ce que je suppose, de celle des petits rentiers de 100 fr. de rente et au-dessous, se contentent, sans aucune espèce de murmure, d'un intérêt à 4 pour cent, et il est même à remarquer que c'est à l'époque où l'on a réduit à 4 pour cent l'intérêt qu'on leur allouait auparavant sur le pied de 5 pour cent que les caisses d'épargne ont pris leurs plus grands développemens non seulement dans Paris, mais dans les départemens. Aussi pour ma part, tout en professant le plus vif intérêt pour les rentiers, je ne saurais admettre que la conséquence de la conversion de la rente soit de les réduire à la détresse et à la misère ; tous les petits rentiers n'ont-ils pas d'ailleurs une profession ? n'exercent-ils pas une industrie ? ne possèdent-ils pas d'autres valeurs ou d'autres biens ? Messieurs, ce qui leur est surtout nécessaire, c'est que le travail soit abondant, que la prospérité de l'industrie se développe et que l'activité industrielle soutienne son essor. L'accroissement de la richesse générale du pays leur fera plus de bien que la conversion ne leur fera mal.

Je passe maintenant aux objections temporaires, et je commence par celles qui se rapportent à l'opportunité : les circon-

stances politiques extérieures présentent des complications, a-t-on dit; il serait imprudent d'entreprendre la conversion, jusqu'à ce qu'elles soient résolues; mais quelle est l'époque où il n'existe pas de complications politiques? les complications actuelles, je les ignore; certes, ce n'est pas moi qui interpellerai le Gouvernement pour l'amener à les faire connaître s'il ne le juge pas convenable; je sais trop la mesure et la discrétion dont il faut user en pareille matière; je dirai seulement que ces complications extérieures possibles peuvent être un excellent argument contre l'art. 8, c'est-à-dire contre une conversion imposée au ministère, mais que cet argument me paraît d'une faible valeur contre une loi qui se bornerait à donner au ministère la faculté d'effectuer la conversion. Eh bien! s'il juge les circonstances favorables, il l'effectuera; si elles ne sont point favorables, il attendra, et si des circonstances favorables venaient à se présenter, vous auriez regret, Messieurs, de ne pas lui avoir donné la faculté de saisir le moment d'opérer la conversion.

Mettons donc de côté les complications extérieures, si réellement elles existent.

Voyons les circonstances du dedans.

La commission a parlé du mécontentement des rentiers; on a même prononcé le mot de *tranquillité*; ce mot est dans le rapport. D'un autre côté, la commission a parlé d'*un mouvement* qui se serait manifesté dans les départemens. Quant à moi, je n'admets ni l'une ni l'autre supposition; je ne crois pas que les mécontentemens des rentiers puissent jamais les pousser à l'oubli de leurs devoirs. Je ne crois pas, d'un autre côté, qu'il y ait eu aucun *mouvement* dans les départemens; je crois qu'il existe dans les départemens un vœu très naturel et très légitime, celui de la réduction des rentes; mais jusqu'à présent il ne s'est exprimé que d'une manière parfaitement convenable. Eh bien! que conseille-t-on au Gouvernement? On lui conseille de rester indéfiniment entre ce mécontentement des rentiers, qu'il est im-

possible de faire entièrement disparaître : car il est impossible de les garantir à tout jamais contre la conversion ; et, d'un autre côté, de subir toutes les conséquences de ce mouvement des provinces qui, probablement, marchera en croissant, c'est-à-dire que l'on veut que le Gouvernement demeure placé entre deux prétentions qu'il ne pourrait satisfaire ni l'une ni l'autre, avec cette condition qu'elles deviendront chaque jour plus vives et plus exigeantes. Quant à moi, je crois que c'est précisément parce que la conversion est une question irritante de sa nature, c'est parce que je crains qu'elle ne finisse par établir une dissidence réelle entre les rentiers et les contribuables, entre les départemens et la capitale, que je suis convaincu que la politique, loin de commander un délai indéterminé, commande au contraire d'en finir, et d'en finir au plus tôt ; car il faut que le Gouvernement sorte d'une situation aussi essentiellement fausse.

Quant à l'opportunité financière, elle est admise par la commission, puisqu'elle reconnaît elle-même que les rentiers ne demanderont pas le remboursement.

L'opportunité commerciale est également reconnue, puisque jamais les capitaux n'ont été plus abondans ; or, c'est à l'époque où les capitaux sont abondans et où les placemens de toute sécurité ne sont pas très faciles, qu'une conversion s'opère avec plus de facilité.

Messieurs, qu'il me soit permis de vous dire un dernier mot dans l'intérêt des rentiers eux-mêmes. Lorsque j'avançais tout à l'heure que jamais une combinaison plus favorable pour eux ne pouvait être présentée, j'ai vu sur les bancs de la Chambre quelques signes de dénégation. Ma conviction est profonde à cet égard. Il suffit, pour démontrer la vérité de mon assertion, de quelques observations bien simples.

Messieurs, c'est pour la première fois que, dans un projet de conversion, on a proposé de donner aux rentiers une garantie de douze ans. Jamais, dans aucun pays, une garantie aussi longue n'a été donnée. En Angleterre, les garanties n'ont

jamais excédé sept ans. C'est pour la première fois aussi (sauf la conversion de 1825) qu'on a proposé d'accorder aux rentiers une augmentation du cinquième de capital.

Et veuillez remarquer que votre commission elle-même a trouvé que cette combinaison était trop avantageuse aux rentiers, puisqu'elle a déclaré qu'elle était défavorable au Trésor, remarquez aussi que mon honorable collègue, M. d'Audiffret, s'est élevé également contre le projet de la Chambre des Députés, précisément parce que cette combinaison n'était pas assez avantageuse aux contribuables.

A la vérité, on peut dire, et l'on a déjà dit, que la Chambre des Pairs ne consentira jamais à une combinaison qui traiterait les rentiers avec moins de faveur. Mais, dans cette hypothèse, ne vaut-il pas mieux accepter la proposition aussitôt qu'elle est faite? Comment! si plus tard le Gouvernement présente une combinaison moins avantageuse aux rentiers, si la Chambre des Députés l'adopte, la Chambre des Pairs sera obligée de soutenir une opinion contraire, pour obtenir quoi? ce qu'on lui propose bénévolement aujourd'hui, et ce qu'elle aurait refusé d'accepter. Dans quelle situation singulière ne se trouverait-elle pas placée?

Je dirai plus : ma conviction personnelle est que la Chambre des Pairs consentira un jour à une combinaison moins avantageuse pour les rentiers. Quand on lui aura démontré que la combinaison actuelle est moins favorable au Trésor qu'elle ne devrait l'être, quand on lui aura prouvé que cette combinaison accorde aux rentiers plus que ce que l'équité n'exige, quand on viendra vous proposer, non plus une transaction, mais un acte de justice, vous le voterez, Messieurs, parce que la Chambre n'a jamais voulu que ce que veulent les commandemens de l'équité et de la justice.

Je dirai que, sous ce rapport, notre situation est très favorable en ce moment. Je le déclare, pour ma part, j'aurais quelques scrupules à adopter la combinaison de la Chambre des Députés, si elle n'avait pas été proposée par cette Chambre elle-même.

Et en effet, qu'est-ce que les Députés? Ce sont les mandataires des contribuables, les défenseurs de leurs intérêts. Ils ont pris l'initiative sur ce point. Mais comment l'ont-ils prise? Est-ce pour se faire la part du lion, ou du moins pour la demander? Au contraire, c'est pour proposer une transaction qui, si elle lèse quelques intérêts, lèse ceux de leurs commettans. C'est cette proposition spontanée de la Chambre des Députés qui met ma conscience à l'aise, et qui me détermine à voter en faveur du projet, moins l'article 8.

Je ne veux pas, Messieurs, abuser plus long-temps de votre attention. Mais songez-y bien; un jour viendra où les rentiers déploreront l'excès de sollicitude qui vous entraîne à rejeter aujourd'hui le projet de la Chambre des Députés; pour moi je l'adopte, moins toutefois l'article 8, dont je n'admets pas les dispositions impératives.

---

*Séance du lundi* 25 *Juin* 1838.

M. LE COMTE D'ARGOUT. Messieurs, je ne veux point rentrer dans le fond de la question; je suis convaincu, ainsi que mon honorable ami M. Humann, que la loi n'aboutira pas cette année; mais elle se présentera l'année prochaine, et il importe de rectifier plusieurs faits qui ont été allégués par les adversaires de la conversion, et qui, s'ils n'étaient redressés, pourraient donner une fausse direction à l'opinion publique. Rétablir la vérité sur ces faits, c'est le premier motif qui m'engage à prendre la parole malgré la lassitude de la Chambre.

Second motif : ceux qui nient le droit de remboursement reconnaissent cependant l'indispensable nécessité d'une réduction de la dette. Je voudrais démontrer que tous les plans qu'ils proposent, à cet égard, sont impraticables ou ruineux pour l'État.

Troisième motif : ceux qui admettent le droit de rembour-

sement, mais qui en ajournent indéfiniment l'application, sentent l'importance de donner une destination à la réserve de l'amortissement; mais les expédiens qu'ils suggèrent sont injustes pour les rentiers ou dommageables au Trésor; c'est ce que je voudrais prouver encore, car ce serait une démonstration négative que la conversion est devenue une mesure indispensable; ce serait, pour ainsi dire, la contre-partie de la démonstration positive que déjà j'ai cherché à vous donner.

Enfin, ma conclusion, je l'annonce d'avance, c'est qu'il importe extrêmement que la Chambre adopte au moins le principe du remboursement. Elle a admis ce principe à l'unanimité, moins une voix, en 1833; il est nécessaire qu'elle renouvelle cette déclaration. Certes le rejet entier du projet actuel ne saurait être considéré comme une abrogation de cette loi, mais l'opinion pourrait s'y tromper, et le doute, s'il venait à s'élever dans l'esprit d'une partie des rentiers, produirait un mal immense; or, il serait d'un haut intérêt que la Chambre, en adoptant l'article premier du projet, démontrât d'une manière authentique qu'elle demeure fidèle à ses convictions, à ses sentimens et à sa doctrine, qu'un peu plus tôt, un peu plus tard, elle sera conduite à mettre en pratique. (Mouvement.)

Sans doute j'aimerais mieux que la proposition tout entière fût adoptée, et qu'on ne laissât pas échapper l'occasion de sanctionner une transaction favorable aux rentiers. Mais comme je désespère d'un tel résultat, je désire au moins obtenir le vote de l'art. 1er.

Je chercherai à abuser le moins possible de votre temps. (Mouvement.)

Si cette discussion vous déplaît, je suis prêt à l'abandonner, quoique la matière me paraisse assez grave pour que la Chambre daigne y consacrer encore quelques instans. (Parlez! parlez!)

Examinons d'abord les propositions faites par mon honorable ami M. le marquis d'Audiffret. Il admet la légalité,

l'utilité, la nécessité, la facilité de l'opération, mais il l'ajourne d'une manière indéfinie; il voudrait une conversion plus utile au Trésor, plus dure pour les rentiers, il l'aura; il a cherché surtout à démontrer qu'il ne fallait pas concéder aux rentiers les avantages d'une conversion au-dessous du pair.

Eh bien! si l'on fait une conversion uniquement en fonds au pair, qu'en résultera-t-il? C'est que l'amortissement demeurera inactif comme il l'est aujourd'hui, qu'il sera détourné de sa destination et qu'il périra : perte désastreuse et irréparable dans un pays où un amortissement réel, effectif, considérable, est le seul instrument qui puisse soutenir le crédit, et nous procurer des ressources abondantes à des conditions modérées, dans des temps d'adversité ou de guerre.

Mon honorable ami l'a parfaitement senti : aussi vous a-t-il proposé un expédient pour employer la réserve de l'amortissement à la réduction de notre dette jusqu'à l'époque où la conversion pourra avoir lieu. Quel est cet expédient? Il faut, a-t-il dit, consacrer provisoirement la réserve à rembourser le 4 pour cent, et à convertir les cautionnemens en rente. Je réponds que la première de ces mesures est injuste et que la seconde, dans l'état actuel des choses, est parfaitement impraticable.

La première mesure est injuste; car vous rembourseriez des fonds qui ont déjà subi une conversion en 1825 : pourquoi les porteurs du 4 pour cent ont-ils consenti à cette réduction d'intérêts? parce que l'État a pris envers eux l'engagement moral de n'arriver à rembourser cette nature de fonds qu'après avoir converti le 5. Faire supporter aux porteurs du 4 pour cent deux opérations successives, tandis que les porteurs de rentes 5 pour cent demeurent préservés de toute réduction, ce serait une criante injustice; il y aurait là une violation manifeste de la foi promise.

Ce serait d'ailleurs un acte déraisonnable. Que dirait-on d'un particulier qui, ayant contracté des dettes à des taux d'intérêts différens, commencerait par rembourser la dette

contractée au moindre intérêt, et conserverait le fardeau d'un intérêt bien plus élevé? Un père de famille qui se conduirait ainsi mériterait l'interdiction.

Quant à la conversion des cautionnemens en rentes, comment veut-on l'effectuer aujourd'hui? quelle nature de rente les comptables seraient-ils forcés d'acheter? Du 5 pour cent? Mais en portant 234 millions sur le 5 pour cent, vous le ferez hausser d'une manière démesurée; vous rendrez la conversion beaucoup plus difficile pour l'État; vous la rendrez beaucoup plus dure pour les rentiers; vous la rendrez ruineuse pour les comptables. Dans un an peut-être une conversion n'admettra que sur le pied de 100 des fonds que vous les aurez contraints à acheter 120 ou 130. Cela ne serait pas tolérable. Voulez-vous qu'ils achètent du 3 pour cent? Mais l'amortissement actuel du 3 pour cent est de 19 à 20 millions par an; et en reportant tout-à-coup sur cette nature de valeurs un fonds d'achat de 234 millions, vous détermineriez une perturbation énorme dans les fonds publics, vous en dérangeriez toute l'économie.

Faite sur-le-champ, une pareille opération bouleverserait tout à la Bourse : elle ouvrirait la plus large carrière à l'agiotage; faite lentement, successivement, avec les ménagemens convenables, elle laisserait sans emploi la majeure partie de la réserve, elle ne remplirait pas son but, et nous demeurerions dans la même situation d'engorgement et de pléthore, qui excite avec raison des plaintes aussi vives que générales. Ce n'est donc pas l'expédient indiqué par mon honorable ami qui peut soustraire l'amortissement à sa funeste inaction; la conversion aura seule ce pouvoir.

Quant au système développé avec tant de talent par mon honorable ami M. Mérilhou, dont le discours a été accueilli dans cette Chambre avec une faveur si marquée, ainsi que celui de M. de Villiers du Terrage, j'ai déjà combattu de toutes mes forces le principe de non-remboursement, et M. le Ministre des finances a répondu, selon moi, à ces deux dis-

cours d'une manière si victorieuse, que je ne reviendrai point à la charge.

Cependant il y a un document dont M. Mérilhou a fait usage, et dont je désire parler aussi, parce que depuis quatorze ans on invoque ce même document à l'appui des opinions les plus contraires, sans qu'on en ait donné encore une explication véritablement satisfaisante : or, il serait bien temps d'arriver à une explication complète, afin qu'il n'en fût plus question. Il s'agit du rapport de Cambon. (Mouvemens divers.)

L'explication que j'aurai à vous donner, si elle est fondée, comme je le crois, aurait au moins un mérite, celui d'enterrer à jamais ce document, auquel on attache, à mon sens beaucoup trop d'importance : on l'a élevé, pour ainsi dire, à la dignité d'un texte sacré, dont l'interprétation est devenue une question de foi et de salut.

En lisant ce document pour la première fois, j'ai été très frappé d'un contraste qu'il présente. D'un côté j'ai remarqué la parfaite clarté, la logique vive et serrée de ce rapport dans la presque généralité de sa rédaction ; et d'une autre part il m'a paru que toutes les fois que Cambon abordait la question de la fixation du capital et celle du remboursement des rentes, cette clarté changeait en de profondes ténèbres et en contradictions manifestes et palpables. Ainsi M. le comte de Mosbourg a fait remarquer, avec raison, qu'à six lignes de distance, Cambon affirmait que le droit de remboursement appartenait à l'État, et un peu plus bas que le rentier pouvait refuser le remboursement. Quoi de plus inconciliable?

Ces contrastes, ces alternatives de clarté et d'obscurité m'ont fait penser que Cambon n'avait pas pu ou n'avait pas voulu dire toute la vérité, et qu'il avait eu de graves motifs pour la déguiser sur certaines parties de son opération.

J'ai cherché à en découvrir la raison en examinant son plan de finances, qui consiste, non seulement dans la loi du 24 août, mais dans plusieurs autres lois contemporaines ; j'ai cherché aussi, dans les circonstances de l'époque et dans les

difficultés qu'avait pu rencontrer ce plan de finances, l'explication de cette espèce d'énigme.

Quel était le but de Cambon? C'était d'éviter une banqueroute générale. Il avait inscrit sur son drapeau : point de banqueroute! Payons toutes les dettes de la monarchie, pour retrouver quelque crédit. Au lieu d'émettre de nouveaux assignats, retirons-les de la circulation. Cependant les finances étaient dans une situation presque désespérée. Trouver des ressources ailleurs que dans de nouvelles émissions d'un papier monnaie déjà décrié, semblait impossible.

Le but était honorable, la tentative était même courageuse ; car il paraît qu'elle avait de puissans contradicteurs. Quelques uns des conventionnels les plus violens voulaient la banqueroute; ils pensaient que la dette de l'ancien régime devait servir de dot à la République.

D'un autre côté, la partie modérée de la Convention, non seulement repoussait la banqueroute, mais s'opposait à toute espèce de manquement de foi; ce qui compliquait les difficultés de l'opération générale. Or, le fond de l'opération de Cambon, bien qu'elle constituât un violent effort pour éviter la banqueroute générale, recélait une banqueroute partielle qu'il voulait masquer.

Autre difficulté : à côté de cette banqueroute partielle imposée à certaines classes de rentiers, se trouvait une mesure tout-à-fait contraire, bien plus difficile encore à avouer : la concession gratuite d'une certaine augmentation du capital à d'autres classes de rentiers. Voici comment : Cambon voulait réduire toutes les anciennes rentes au même dénominateur ; elles étaient en très grand nombre. Les unes étaient constituées à très bas intérêt et à très fort capital : comme par exemple des rentes à 1 et 2 pour cent ; d'autres rentes avaient été constituées à un intérêt très élevé et à un très faible capital ; par exemple, au denier 16, au denier 12, et même, je crois, au denier 10. Comment les convertir toutes en rentes 5 pour cent sans retrancher une partie du capital des unes, et sans aug-

menter le capital des autres? Relativement aux rentes à 1 et à 2 pour cent, Cambon conservait le revenu, mais il transformait un capital de 100 fr. en un capital de 20 fr. ou de 40 seulement, selon la nature de la rente; en sorte qu'il y avait lésion pour le rentier soit de 80 fr., soit de 60 fr. sur son ancien capital. Mais pour les autres rentes constituées à 10 pour cent, c'est-à-dire qui n'offrait qu'un capital de 50 fr. pour 5 fr. de rente, Cambon admettait un capital de 100 fr., c'est-à-dire qu'il doublait le capital de l'ancien rentier, et ainsi de suite pour les rentes constituées au denier 12, 14, 16, etc.

Cambon pouvait-il déclarer impunément aux hommes les plus violens de la Convention, et qui voulaient la banqueroute : Non seulement j'entends payer toute la dette de l'ancien régime, mais encore je veux augmenter gratuitement le capital d'une partie des créanciers de la monarchie? D'autre part, comment aurait-il pu, sans se mettre en contradiction avec lui-même, et sans s'exposer aux sarcasmes de la partie modérée de la Convention, proclamer qu'il ne faisait pas banqueroute, et que cependant, il enlevait à certaines classes de rentiers une notable partie de leur capital? De là les obscurités et les contradictions de son rapport. Pour déguiser la vérité, il a fallu qu'il soutînt contre toute évidence que les rentes de l'ancien régime n'avaient aucun capital, et que la nation ne devait s'occuper que des intérêts. Mais ce qu'il y a de singulier, c'est la méprise de ceux qui prétendent aujourd'hui que Cambon a soutenu que c'étaient les nouvelles rentes créées en 1793 qui n'avaient pas de capital : c'est tout le contraire, puisque cette affirmation ne s'appliquait et ne pouvait s'appliquer qu'aux anciennes rentes, tandis que les nouvelles devaient avoir nécessairement un capital. Son plan de finances sans cette circonstance aurait manqué; car Cambon voulait précisément créer des rentes à valeur fixe, et d'un capital uniforme, qui pussent servir dans les transactions entre les citoyens, et en même temps de monnaie pour payer les biens nationaux.

Si cette interprétation est juste, comme je le pense, à quoi sert de torturer le texte du rapport de Cambon ? on ne pourra y trouver la vérité qu'il cherchait à masquer. Il faut s'attacher exclusivement au texte de la loi du 24 août 1793, laquelle déclare formellement le droit de remboursement ; et d'ailleurs le texte d'un rapport peut-il faire preuve contre la loi elle-même? (Mouvement.)

Le discours de l'honorable M. Kératry donnera lieu à la rectification de deux assertions.

1°. M. Kératry, en parlant des rentiers qui ont été les victimes de la réduction faite en l'an 6, a dit qu'ils avaient été également maltraités. C'est une grave erreur. La spoliation est également condamnable à l'égard de tous, car il y a eu violation de la foi publique ; mais dire que tous en ont souffert de la même manière, c'est ignorer les faits contemporains. On oublie que la loi du 24 août 1793 avait autorisé la création de rentes en assignats, et qu'une loi de l'an 3 avait permis de payer des fournisseurs en rentes. Or, ces deux facultés on en a usé largement, et même d'une manière très abusive, avant la loi de l'an 6.

Ces abus ont même donné lieu, dans le sein du conseil des Cinq-Cents, à des discussions assez vives. Je me borne à citer deux faits qui ont été mentionnés dans ces débats : un individu, au moyen d'une somme de 42,000 fr. en espèces, s'était créé une rente de 400,000 fr. au capital de 8 millions. Après la réduction des deux tiers il a dû conserver un revenu de 133,000 fr. de rente pour un capital de 42,000 fr. Autre fait qui paraîtrait fabuleux s'il n'était attesté par des documens authentiques. Des compagnies de fournisseurs, en paiement de services qui leur avaient coûté 1,100,000 fr. en numéraire, avaient fait constituer en leur faveur une rente de 10 millions au capital de 200 millions. Eh bien, après la loi de l'an 6, ils ont pu conserver 3,300,000 fr. de rente pour un capital déboursé de 1,100,000 fr. ; ceux-là n'ont pas certainement été aussi rigoureusement frappés que les rentiers anté-

rieurs à 1793, et parmi ces derniers, ceux dont le capital a été doublé par l'opération de Cambon ont moins souffert que les rentiers auxquels cette même opération avait déjà enlevé les quatre cinquièmes de leur capital.

De tout cela, Messieurs, je ne veux conclure qu'une chose, c'est qu'il est impossible d'établir aucune distinction entre les victimes de la cruelle mesure de l'an 6, et que toute exception qui serait proposée, conformément à l'intention manifestée par M. le duc de Bassano et par M. de Kératry, serait parfaitement inadmissible. Pouvons-nous d'ailleurs réparer tous les désastres de la Révolution? Il faudrait donc indemniser aussi les victimes des assignats, des mandats, du maximum, et celles du décret de déchéance relatif aux créances antérieures à l'an 9.

Secondement, c'est à tort, selon moi, que M. de Kératry a assimilé les rentiers actuels aux rentiers de l'ancien régime. Autrefois les placemens sur les rentes étaient presque séculaires, ils se transmettaient de générations en générations, aujourd'hui ils sont devenus momentanés. Le personnel des rentiers, de fixe qu'il était, est devenu mobile. Cela est si vrai que les cinq sixièmes des inscriptions du Grand-Livre ont été renouvelés depuis 1824, c'est-à-dire depuis l'époque où M. de Villèle a présenté son projet sur la conversion. C'est donc à tort que l'on invoquerait le souvenir des anciens rentiers de l'Hôtel-de-Ville pour repousser la conversion; il faut même remarquer une circonstance singulière : c'est que toutes les fois qu'il est question de l'ancien régime, et que les faits sont favorables à la non-conversion, on s'appuie sur eux, on les invoque avec confiance, tandis que, lorsqu'ils sont contraires à la doctrine du non-remboursement, on les repousse, on les flétrit des appellations les plus odieuses, et l'on met sur la même ligne, on enveloppe dans la même réprobation, Sully, Colbert et l'abbé Terray. Or, la vérité est, d'une part, que le droit de remboursement consacré sous l'ancienne monarchie subsiste encore, tandis que le personnel des rentiers a changé.

Aujourd'hui les rentiers sont des capitalistes qui placent temporairement leurs fonds dans les rentes pour les retirer ensuite quand ils leur trouvent ailleurs un placement plus avantageux ; que l'on ne les assimile donc plus aux rentiers d'un régime qui n'est plus.

J'aurais à relever plusieurs erreurs dans lesquelles M. de Mosbourg me paraît être tombé, mais je me bornerai à en signaler deux. Elles me semblent très graves. Premièrement, selon M. de Mosbourg, toute conversion est dangereuse autant qu'inique, à tel point que l'inoffensive opération de 1825 aurait fait perdre 138 millions au Trésor. J'avoue, pour ma part, que je n'ai pu bien m'expliquer les calculs faits par l'honorable orateur pour démontrer l'exactitude de son assertion; mais je dois dire que ce résultat par lui-même est entièrement inexact. En effet, 30,574,000 fr. de rentes 5 pour cent ont été converties en 24,666,000 fr. de rentes 3 pour cent. Si, comme l'aurait voulu M. de Mosbourg, on eût remboursé au pair ces 30,574,000 fr. de rentes 5 pour cent au lieu de les convertir, le Trésor aurait eu à débourser 611,480,000 fr. tandis que pour racheter ces 24,666,000 fr. de rentes 3 pour cent, la caisse d'amortissement n'a effectivement déboursé que 598,804,000 fr. Le bénéfice sur le capital a donc été de 12,678,000 fr. pour le trésor. De sorte qu'au lieu d'une perte de 138 millions, il y a eu économie de plus de 12 millions sur le capital, sans compter 6 millions de bénéfices annuels sur les intérêts tant que l'opération a duré.

M. LE COMTE DE MOSBOURG. Je vous répondrai à cet égard.

M. LE COMTE D'ARGOUT. Voici l'autre erreur commise par M. de Mosbourg, et je mets beaucoup d'importance à la démontrer, parce que son discours, si remarquable par le talent et la méthode, a paru obtenir l'approbation d'une grande partie de cette assemblée.

Il a établi que l'opération qui a pris le nom de consolidation, a fait perdre au Trésor une rente de 20,652,000 fr., et

il a ajouté, que cette opération avait pu donner de nouvelles facilités à l'agiotage : je ne puis admettre ni l'une ni l'autre de ces assertions. En effet, qu'est-ce que c'était que la consolidation ? Il restait à payer sur les dépenses extraordinaires de la révolution de Juillet comme pour faire face à certains travaux reconnus urgens une somme de 255 millions. Les Chambres avaient autorisé le Ministre des finances à ouvrir des emprunts pour satisfaire à cette dépense.

Qu'a fait le Ministre des finances avec l'autorisation d'une nouvelle loi ? Au lieu de contracter des emprunts qui auraient procuré un bénéfice aux capitalistes, au lieu d'exposer l'amortissement à racheter les rentes nouvelles à un prix plus élevé que celui du taux de leur négociation, on a affecté à ces dépenses la réserve de l'amortissement ; on a supposé que ces emprunts avaient été négociés à l'amortissement lui-même : on a payé ainsi les 255 millions dont il s'agit, et c'est l'État qui est demeuré propriétaire des rentes cédées à l'amortissement ; comment donc serait-il possible que cette opération, qui a été faite sans l'intermédiaire de qui que ce soit, qui s'est passée entre le Trésor et l'amortissement, eût favorisé l'agiotage ? comment, enfin, cette opération aurait-elle fait perdre, je ne dis pas 20 millions de rente au Trésor, mais la plus minime somme quelconque ? c'est ce que je ne puis comprendre.

M. le comte de Mosbourg. Je n'ai pas dit un mot de cela.

M. le comte d'Argout. Je vous demande bien pardon, je l'ai lu dans votre discours.

Maintenant, deux mots seulement sur le plan proposé par M. le comte de Mosbourg. Ce plan, le voici : Il reconnaît le droit de remboursement, et je suis heureux de me trouver en parfaite harmonie sur ce point avec lui ; mais il repousse d'une manière absolue la conversion : il n'admet que le remboursement, et il voudrait l'effectuer dans un grand nombre d'années, en y consacrant la réserve de l'amortissement. Je

dis, moi, que ce système n'est point acceptable, parce que vous procéderiez entre les rentiers par le tirage au sort, et que pendant vingt-cinq années consécutives vous les laisseriez sous le poids de l'incertitude. Je dis, de plus, que cette opération aurait l'inconvénient de laisser subsister, pendant un quart de siècle, des rentes 5 pour cent, tandis qu'il est important pour l'État de voir disparaître cette nature de fonds. Je dis que ce remboursement successif ne mettrait nullement l'amortissement en sûreté; car on pourrait suspendre le remboursement toutes les fois qu'un caprice ou un besoin conseillerait de l'employer à un autre usage; je dis enfin qu'enlever aux rentiers la faculté de convertir, c'est leur causer un véritable dommage, car beaucoup d'entre eux peuvent souhaiter qu'on leur réserve l'option de rester dans la rente à un moindre intérêt. Je repousse donc le plan de M. Mosbourg, car il laisserait l'amortissement en péril, et il aurait en outre les autres inconvéniens que je viens d'énumérer.

J'arrive à celui de M. le duc de Bassano, qui a été écouté avec une faveur et une attention qui sont dues à tant de titres à notre vénérable collègue; plan que, pour mon compte, je ne puis accepter. M. le duc de Bassano s'est élevé d'une manière absolue contre le droit de remboursement; mais voici comment il a procédé : Il a mis de côté toutes les lois de l'ancienne monarchie, toutes les lois rendues en France sous la République, et toutes celles qui ont été faites depuis quatorze ans. Cette élimination opérée, sa thèse devenait plus facile. Il s'en est tenu uniquement aux déclarations de l'Assemblée constituante et à la loi de floréal an 10, pour démontrer que rien n'était plus illicite qu'un remboursement.

Quant à l'Assemblée constituante, qu'a-t-elle fait? Elle a déclaré que la dette publique était sacrée; mais qu'est-ce que cela prouve? Un remboursement n'est pas une banqueroute; au contraire, la sanction la plus forte qu'on puisse donner au respect que l'on doit porter à la dette publique, c'est de la rembourser. Au surplus, qu'a fait l'Assemblée constituante, dont

j'honore d'ailleurs les actes et surtout les intentions? En même temps qu'elle déclarait la dette inviolable et sacrée, elle prenait des mesures qui, quelques années plus tard, devaient déterminer la banqueroute. En abolissant la plupart des impôts et en donnant un cours forcé aux assignats, elle a rendu cette banqueroute inévitable, ce qui prouve que les déclarations ne suffisent pas; et que les bonnes intentions, lorsqu'elles ne sont pas accompagnées des mesures nécessaires pour les faire prévaloir, aboutissent quelquefois à des résultats très contraires. Or, c'est précisément ce que nous propose M. le duc de Bassano : il ne veut pas que l'on puisse rembourser la dette, et si son opinion pouvait prévaloir, elle nous conduirait un jour à des résultats presque aussi fâcheux. Au lieu d'imiter l'Assemblée nationale, ne nous bornons pas à des déclarations de principe, prenons en même temps des mesures pour que les principes véritables du crédit soient toujours respectés.

Je passe à la loi de floréal an 10. (Aux voix, aux voix!)

Elle avait limité la dette publique à 50 millions, et M. le duc de Bassano nous propose de réduire à 100 millions notre dette actuelle. Mais comment y parvenir si le droit de remboursement nous est refusé? D'ailleurs, à quoi servent ces limitations? Peuvent-elles enchaîner l'avenir? L'empereur Napoléon a-t-il pu respecter sa propre décision? Lors de sa chute, la dette fondée ne dépassait-elle pas 50 millions? n'y avait-il pas en outre toutes les dépenses de l'arriéré à payer, sans compter que les créances antérieures à l'an 9 avaient été soldées sous son règne par un décret de déchéance? Le plan de M. le duc de Bassano est bien moins exécutable encore que celui de M. de Mosbourg.

Messieurs, je n'ai plus qu'une observation à vous soumettre, c'est que le plan indiqué par votre commission pour réduire la dette, serait, de toutes ces propositions qui vous ont été soumises, la plus désastreuse pour le pays. La commission a établi simultanément ces deux assertions : Si vous faites une conversion, n'accordez aucune espèce d'augmentation de

capital; cela serait onéreux au Trésor et dommageable pour les contribuables. Et d'autre part : Rachetez la rente 5 pour cent au-dessus du pair, cela est licite, pourvu que vous ne fassiez aucune conversion.

Eh bien! ce rachat du 5 pour cent au-dessus du pair, c'est précisément l'opération que la commission condamne, car c'est une augmentation de capital, une augmentation double et triple de celle qui résulterait d'une conversion en fonds au-dessous du pair. Ce serait une libéralité gratuite de 800 millions, de 1 milliard, de 1 milliard 600 millions peut-être que vous accorderiez aux rentiers actuels, sans obtenir le dédommagement d'une réduction d'intérêt. Or, ces deux systèmes se détruisent l'un l'autre. S'il est permis d'accroître le capital lorsqu'on ne fait pas la conversion, il doit être permis de l'augmenter en faisant la conversion, et réciproquement.

J'ajouterai que la considération qui a paru toucher le plus vivement la commission, c'est qu'une conversion donnerait carrière à l'agiotage, à de coupables spéculations qui doivent être réprimées. Mais je répondrai (et cette observation a déjà été faite par l'honorable M. Poisson) qu'en rachetant la rente 5 pour cent au-dessus du pair, on favorise au plus haut point l'agiotage. Supposez la rente à 150; que le moindre événement survienne, elle baissera de suite de 20, de 30, de 40 fr.; voyez à quelles manœuvres de bourse une pareille éventualité pourrait donner lieu!

M. le Rapporteur. La commission n'a pas parlé de cela!

M. le comte d'Argout. Personne plus que moi ne respecte la commission et surtout son honorable rapporteur; mais cette assertion m'a paru formellement écrite dans le rapport.

M. le Rapporteur. Vous ne l'y trouverez pas!

M. le comte d'Argout. C'est bientôt dit : j'ai mis en deux colonnes les assertions de la commission pour et les assertions contre le rachat au-dessus du pair, selon qu'on fera ou qu'on ne fera pas la conversion; mais, sans lire toutes ces citations à une

Chambre fatiguée, il me suffit de mentionner un seul passage du rapport qui fera connaître à la Chambre les véritables dispositions de la commission à cet égard : c'est la mesure qu'elle indique pour reconstituer l'amortissement, mesure qui conduit nécessairement à racheter le 5 pour cent au-dessus du pair, comme seul et unique moyen de réduire la dette. En effet, la commission propose de mettre la réserve de l'amortissement à la disposition du Ministre des finances qui s'entendra avec les rentiers pour faire échanger leurs titres contre un titre nouveau stipulant la faculté du remboursement. Eh bien ! c'est déclarer, d'un côté, qu'on croit la rente irremboursable, et de l'autre, qu'elle ne peut devenir remboursable que par le consentement des rentiers et moyennant un accroissement de capital. . . . . . . . . . . . . . . .

En effet, quelle serait la concession à faire aux rentiers pour les déterminer à accorder à l'État le droit de remboursement ? Ce n'est pas une diminution d'intérêts ; on ne peut pas venir dire aux gens : Consentez à échanger un titre irremboursable contre un titre remboursable, et l'avantage que je vous propose, c'est une diminution d'intérêt. Jamais la commission n'a pu concevoir la pensée d'une aussi étrange proposition pour déterminer les rentiers à échanger leurs titres ; la commission a donc prétendu que le ministre aurait la faculté de stipuler un rachat au-dessus du pair. Par cette seule mention de la combinaison proposée pour la reconstitution de l'amortissement, je prouve que je n'ai point travesti les intentions de la commission. . . . . . . . . . . . .

En résultat, toutes les combinaisons proposées pour réduire la dette sont impraticables ou ruineuses ; si on veut réduire effectivement la dette, on sera toujours forcé d'en revenir à la conversion. . . . .

Je termine, Messieurs, en suppliant de nouveau la Chambre de ne pas laisser indécise la question de légalité. Si la Chambre vote l'article 1er du projet de loi, elle se sera prononcée de nouveau sur ce point ; il ne pourra s'élever aucun doute dans

l'opinion publique, et tous les rentiers sauront positivement à quoi s'en tenir. Si, au contraire, on laisse cette question dans l'indécision où l'a placée la commission, je ne dis pas que cela supprimera le droit de remboursement, car ce droit est fondé positivement sur la loi de 1825 comme sur la loi du 10 juin 1833; mais cela pourrait le rendre douteux pour quelques esprits, et cela serait un grand mal, car, je le répète, il ne faut pas que ce droit, qui est la base de notre crédit, puisse être jamais révoqué en doute.

Je conclus donc pour l'adoption de l'article 1er du projet de loi.

---

DE L'IMPRIMERIE DE CRAPELET,
IMPRIMEUR DE LA CHAMBRE DES PAIRS,
RUE DE VAUGIRARD, N° 9.

CHAMBRE DES PAIRS.

SESSION DE 1838.

# DISCOURS

PRONONCÉ

# PAR M. HUMANN,

PAIR DE FRANCE,

*Dans la discussion du projet de loi relatif à la conversion des rentes.*

(Séance du 20 juin 1838.)

MESSIEURS,

En venant combattre devant vous les conclusions de votre commission, j'aborde cette tribune sans me faire illusion sur l'issue du débat qui vient de s'engager. Amené à m'expliquer comme ministre du Roi, sur la réduction de l'intérêt de la dette publique, je disais en 1836 : « En attendant » que les convictions se rallient généralement à la mesure,

» j'essaierai d'empêcher du moins qu'elle ne soit compro-
» mise. »

C'est encore aujourd'hui le même sentiment qui m'anime, le même devoir que je viens remplir.

Après une controverse qui dure depuis quatorze ans, et qui semblait avoir mis hors de cause la légalité du remboursement de la dette, on pouvait espérer que le droit de l'Etat ne serait plus contesté ; le rapport de la commission nous révèle pourtant qu'il existe encore à cet égard des opinions dissidentes. Cela est triste, Messieurs, car à une époque où le scepticisme, armé du paradoxe, travaille activement à fausser les intelligences, toute vérité sociale remise en question est pour lui un nouveau triomphe ; et combien le mal ne s'aggraverait-il pas si cette assemblée, dépositaire des doctrines publiques et des saines traditions gouvernementales, cédait à son tour à cette influence funeste, en révoquant en doute les droits et les principes les mieux affermis dans la conscience des peuples !

Il est étrange, Messieurs, que la question du droit de rembourser la dette publique s'agite de nouveau devant vous, après avoir été résolue si souvent, et toujours dans le même sens, dans les situations les plus diverses. Lorsqu'elle fut soulevée pour la première fois en 1824 et 1825, quelques doutes timidement exprimés signalèrent seuls l'opposition d'un petit nombre de contradicteurs. En 1830, M. de Chabrol, ministre des finances, déclarait que le droit de l'Etat de se libérer envers les porteurs de ses rentes était placé hors de toute contestation comme dérivant des premiers principes de notre Code civil et des règles écrites, depuis long-tems, dans le droit commun de tous les peuples pour fixer les relations du débiteur et du créancier. A quelque tems de là, le ministère Casimir Périer annonçait le

prochain remboursement de la dette comme le prix glorieux de la fidélité avec laquelle l'amortissement serait conservé intact au milieu des difficultés de la situation. En 1833, le principe du remboursement fut expressément consacré, et son application prévue, dans la loi qui détermina la constitution de l'amortissement. Cette loi, Messieurs, vous l'avez votée, et vous n'avez pas cru alors violer les règles de la légalité et de la justice. Le Ministère du 11 octobre n'hésita pas un instant sur la question de droit et d'utilité publique; il ne s'éleva de dissentimens dans son sein que sur l'opportunité. Les trois cabinets formés depuis cette époque se sont prononcés dans le même sens; M. le ministre des finances est l'auteur de l'excellent rapport présenté à l'autre chambre en 1836, et dans lequel le droit de remboursement est démontré avec une complète évidence.

Un si imposant concours d'opinions et de volontés, Messieurs, n'a pu se former qu'autour d'un de ces principes d'éternelle justice dont la démonstration résulte de leur simple énoncé, et dont la discussion est presque une offense à la raison. En effet, le droit de libération, acquis à tout créancier, se fonde non seulement sur la légalité la mieux établie, mais encore sur un principe supérieur à la légalité même. C'est ce principe que la loi romaine formulait en ces termes : Nul n'est débiteur malgré lui. Être débiteur n'est point un état naturel que l'on puisse imposer ou accepter à perpétuité, car ce serait attenter au respect dû à la nature humaine. Des prestations perpétuelles non rachetables caractérisent le régime féodal dans toute sa barbarie; ce régime lui-même ne les admet que dans la constitution de la propriété territoriale, et jamais elles n'ont pu s'introduire dans la propriété mobilière. Écoutons sur ce point le célèbre jurisconsulte Pothier : « Les lois tant séculières qu'ecclésias-
» tiques, dit-il, qui ont permis dans le for extérieur, et dé-

» claré licite dans le for de la conscience, le contrat de con-
» stitution de rente, y ont apposé cette condition : que le
» débiteur qui a constitué la rente, et ses successeurs, au-
» raient toujours la faculté de la racheter et de s'en libérer.
» De là il suit que cette faculté est imprescriptible ; qu'elle
» doit toujours être sous-entendue dans tous les contrats de
» constitution, quoiqu'elle n'y soit pas exprimée ; qu'une
» clause, dans un contrat de constitution de rente, par la-
» quelle la faculté de racheter la rente serait formellement
» refusée au débiteur qui l'a constituée, rendrait le contrat
» nul et incapable de produire des arrérages, jusqu'à ce que
» le créancier eût déclaré au débiteur qu'il se désiste de
» cette clause. »

Prétendra-t-on que ces principes ne sont pas applicables aux engagemens de l'Etat, en qui se résume l'association civile et politique tout entière ; que l'universalité des citoyens, stipulant par l'organe du législateur, n'a pas les mêmes droits qu'un simple particulier, bien qu'elle soit assujettie aux mêmes obligations dans les contrats par lesquels elle s'engage ? Telle n'est pas, sur la question qui nous occupe, l'opinion de notre grand publiciste : « Si l'Etat, dit Mon-
» tesquieu, a un crédit qui n'ait point reçu d'atteinte, il
» pourra faire ce qu'on a pratiqué si heureusement dans
» un Etat d'Europe (l'Angleterre) ; c'est de se procurer
» une grande quantité d'espèces, et d'offrir à tous les par-
» ticuliers leur remboursement, à moins qu'ils ne veuillent
» réduire l'intérêt. En effet, comme lorsque l'Etat emprunte,
» ce sont les particuliers qui fixent le taux de l'intérêt,
» lorsque l'Etat veut payer, c'est à lui à le fixer. »

L'opinion des hommes de finances n'est pas moins prononcée sur ce point que celle des jurisconsultes : quelques années avant la révolution de 1789, M. Necker définissait omme n ous le faisons aujourd'hui les rentes perpétuelles,

ainsi nommées, disait-il, par opposition aux rentes viagères, et comme devant subsister tant que le capital n'est pas remboursé. C'est sous l'empire de cette doctrine universellement reconnue que les dettes de l'ancienne monarchie sont venues se confondre sous une dénomination commune dans le grand-livre créé en 1793 : aussi la loi constitutive du grand-livre fait-elle mention du remboursement des rentes comme d'une faculté préexistante qu'une stipulation formelle n'aurait pu qu'affaiblir.

On a voulu se prévaloir, contre le droit de remboursement, du silence gardé par l'Etat, lors des emprunts de la Restauration. Le Gouvernement, Messieurs, s'est abstenu à bon droit de rappeler un principe consacré par les lois de tous les peuples civilisés : jamais et nulle part il n'a été admis qu'un créancier pourrait retenir son débiteur dans les liens indissolubles d'un engagement sans terme.

L'Etat, d'ailleurs, a-t-il tiré avantage de son silence ? Non, certes. Si, doué de la prescience de l'avenir, il avait pu fixer des termes pour le remboursement de ses emprunts, les conditions en eussent été moins onéreuses. Avant 1824, jamais aucune explication n'a été provoquée à ce sujet ; et pourquoi ? C'est que la perpétuité de la rente n'offrait point de bénéfice alors ; personne ne s'en souciait. On aimait mieux se prévaloir de la nature des titres pour obtenir les emprunts à bon marché ; l'inexigibilité du capital et le peu de probabilité du remboursement au pair étaient signalées comme des désavantages dont il fallait trouver la compensation dans le bas prix de la rente. L'impression des esprits était si peu favorable à la perpétuité de la dette, que le cours des valeurs à échéance était constamment supérieur à celles du grand-livre, et quand la loi de finances de 1817 eut attribué aux porteurs de reconnaissances de liquidation la faculté de convertir leurs titres en inscriptions de rente, on ont-

ils profité ? Non, Messieurs, la rente ne fut pas acceptée ; l'effet prochainement remboursable obtint la préférence.

La vérité est qu'avant que la rente n'eût atteint et dépassé le pair personne ne s'imaginait qu'elle fût perpétuelle ; l'idée en est venue après, et maintenant que les placemens en général offrent à peine un revenu de 4 pour cent, faut-il s'étonner des efforts que nous voyons faire pour conserver un revenu supérieur et pour obtenir que la rente soit déclarée non-remboursable ? Cette déclaration, Messieurs, je n'hésite pas à le dire, serait une grave atteinte à la justice sociale, un malheur pour le pays. Au surplus, la perpétuité de la dette assurerait-elle aux rentiers la sécurité de l'avenir ? Sont-ils donc certains que la France sera désormais à l'abri des vicissitudes de la fortune ? Pour moi qui n'ai point oublié les évènemens de nos jours, je me demande quelle serait la liquidation finale d'une dette perpétuelle, telle qu'on voudrait nous la faire ?

Je n'ai pas besoin d'insister davantage sur cette question de légalité qui ne devrait plus être controversée dans les chambres, depuis que la loi de 1833, sur l'organisation de l'amortissement, a expressément reconnu le principe et prévu l'exécution du remboursement des rentes. Mais si l'on ne consteste plus guère le droit absolu, on conteste encore l'équité de son application, et je dois, Messieurs, m'en expliquer.

La question d'équité s'est simplifiée depuis 1824. On doutait alors, et avec raison, que le taux de l'intérêt fût descendu généralement au denier 25. Aujourd'hui, plus d'incertitude sur ce point : le cours de nos effets publics constate que l'Etat peut emprunter à 4 pour cent. Il est notoire que l'abondance des capitaux a rendu les placemens en général moins productifs ; les acquisitions en fonds de terre n'offrent

plus le revenu proportionnel d'autrefois ; l'industrie ne recueille de ses labeurs que des bénéfices de plus en plus restreints et toujours chanceux ; les prêts sur hypothèque, malgré la complication de notre régime hypothécaire, se font à moins de 5 ; les avances sur dépôt de rentes ne rendent que 3 ; les bonnes valeurs à terme manquent à l'escompte ; et c'est en présence de ces faits que l'on attribuerait aux rentiers un revenu immuable de 5 pour cent ! Cette loi serait vaine, Messieurs, elle n'obtiendrait pas l'assentiment de la conscience publique.

Il n'est point question d'ailleurs de réduire arbitrairement l'intérêt de la dette ; il s'agit de rembourser, de payer en entier, non seulement le capital réel, mais aussi le capital fictif qui a été consenti. Il s'agit de 100 fr. pour 73 fr., qui est le prix moyen des emprunts adjugés. Il s'agit de restituer les sommes reçues avec une addition de 37 pour cent. Est-ce là une injustice ? Et comment a-t-on osé qualifier de banqueroute une libération aussi consciencieuse ! Ceux qui blâment l'intention d'abaisser l'intérêt de la rente 5 pour cent oublient que l'Etat n'a alloué 4 pour cent aux caisses d'épargnes qu'à titre d'encouragement et comme une concession généreuse : pensent-ils que le revenu des rentiers mérite plus de faveur que le pécule de l'ouvrier et l'obole de la veuve ?

En regard des rentiers qui reçoivent, je vois, Messieurs, les contribuables qui paient, et qui, apparemment, ont aussi des droits à notre justice. Si l'état social impose à ceux-ci l'obligation de fournir tous les subsides nécessaires, le Gouvernement, de son côté, a le devoir de ne pas dépenser au-delà de ses véritables besoins, et, en ce qui touche la dette, de se renfermer dans la limite des engagemens contractés. Comme l'impôt forme son unique ressource, et que ce n'est pas de son bien qu'il dispose, il ne peut être prodigue envers les

uns qu'en chargeant trop les autres. Or, n'est-ce pas là ce qui se passe pour la rente ? La Révolution de 1789 avait eu pour premier but de faire disparaître les privilèges, et surtout le privilége qui rejetait sur les masses le poids de l'impôt dont les classes privilégiées étaient plus ou moins affranchies. Si, maintenant, on imposait aux uns plus que leur part contributive légitime, pour pouvoir payer aux autres au-delà de ce qu'il leur est dû, ne serait-ce point l'ancienne inégalité sous une autre forme, ne serait-ce pas quelque chose d'analogue au privilége d'autrefois ?

On a fait mettre sous vos yeux la statistique du grand-livre. Je regrette que la statistique de l'impôt territorial n'ait pas été imprimée en regard : le rapprochement eût été instructif. Vous auriez vu dans celle-ci que la somme totale de l'impôt foncier est maintenant répartie entre dix millions sept cent mille cotes contributives, dont plus de huit millions cinq cent mille ne sont que de 20 fr. et au-dessous. Comparez ces chiffres à ceux de la statistique du grand-livre, et jugez si ces huit millions cinq cent mille petits propriétaires n'ont pas autant de titres à notre intérêt que les quarante-cinq mille rentiers dont les inscriptions ne dépassent pas, pour chacun, 100 fr. de rente. D'abord, les inscriptions de faible somme sont rarement la mesure réelle de l'aisance des familles. Tel rentier, inscrit pour 1,000 fr. de rente, a souvent moins de fortune qu'un autre inscrit pour 100 fr. seulement, mais riche de revenus d'une autre nature. Qui ne sait ensuite que la plupart des rentiers possèdent la rente comme un revenu accessoire, comme un capital en réserve ? Telle n'est pas la situation des cultivateurs dont l'impôt foncier ne s'élève qu'à 20 fr. au plus. Pour eux, point de revenu accessoire, point de capital en réserve ; les chétives pièces de terre qu'ils cultivent sont toute leur fortune, leur unique ressource, et, lorsqu'un accident endommage ou détruit leurs

récoltes, combien ne doivent-ils pas envier la situation de ces heureux du grand-livre dont la fortune est à l'abri de l'inclémence des saisons et de l'impitoyable exigence des créanciers!

Si vous pesez, Messieurs, ces considérations sur lesquelles je ne veux pas m'appesantir, vous serez étonnés, comme moi, des reproches dont on s'est efforcé de flétrir la mesure que je discute. Si elle est injuste, comment se fait-il qu'elle ait été pratiquée si souvent, si généralement par des hommes dont la mémoire est vénérée, et par d'autres qui sont entourés de la juste estime de leurs contemporains? Qu'il me soit permis de rappeler quelques faits qui trouvent naturellement leur place dans cette discussion.

La cour de Rome avait adopté, dès le commencement du 16e siècle, le système des dettes consolidées par des impôts, dont les produits étaient aliénés aux prêteurs à charge de rendre compte. Cela s'appelait constituer des *monti* : on en fondait en perpétuel, en viager et en tontine. Alexandre VII, appelé au trône pontifical, en 1665, reconnut qu'il était urgent de relever les finances des Etats de l'église. Dans ce but, il prit le parti de rembourser tous les *monti* constitués en perpétuel et produisant un revenu de plus de 4. Gênes et Venise lui fournirent les capitaux nécessaires à 3 1/2 et 3.

Deux des ministres les plus célèbres de l'ancienne monarchie, Sully et Colbert, entreprirent des opérations de même nature : l'un et l'autre abaissèrent l'intérêt de la dette publique.

De nos jours, M. de Villèle réussit à faire la réduction d'une partie des rentes 5 pour cent. M. de Chabrol était décidé à la compléter : j'ai vu son plan au ministère des finances. Pour moi, Messieurs, j'ai la conscience qu'en marchant vers le même but j'ai agi en ministre conservateur des

intérêts de l'Etat. Vous savez, du reste, que, depuis une vingtaine d'années, la plupart des gouvernemens de l'Europe ont abaissé l'intérêt de leurs effets de crédit. Les métalliques d'Autriche ont été amenés, en grande partie, à 4 ; les obligations de la Prusse ne rendent pas 4, et parmi les Etats moins importans de l'Allemagne il n'en est plus un seul dont la dette coûte autant que la nôtre. En Angleterre l'intérêt a été réduit successivement de 5, à 4, 3 1/2 et 3 pour cent, et là, il ne s'élève plus un doute sur la légalité, la justice et les effets salutaires des opérations de cette nature. Lorsqu'en 1822, des plaintes fort vives se firent entendre au sein du parlement britannique, au sujet du budget des dépenses, le ministère répondit qu'un des moyens les plus sûrs de soulager la misère de la nation était de réduire l'intérêt trop élevé d'une grande partie de la dette. Il y fut procédé peu après ; on en recueillit une économie notable, et les demandes de remboursement ne s'élevèrent pas à la cinquantième partie du capital qu'il s'agissait de reconstituer.

Ce fait, Messieurs, est remarquable. La fortune de l'Angleterre semblait décliner en 1822. Agriculture, fabriques, commerce intérieur et extérieur, tout languissait ; les taxes étaient moins productives, le revenu courant ne s'élevait plus au niveau des besoins ; et c'est en face de ces embarras que le ministère anglais eut la hardiesse d'offrir le remboursement ou la diminution de l'intérêt d'une grande partie de la dette. En France, au milieu d'une prospérité inouïe, on hésite. On hésite, quand les capitaux surabondent au Trésor et que son trop-plein s'élève déjà à plus de 144 millions. Etrange complication financière : le Trésor a 141 millions à la Banque, qui ne lui rapportent pas un centime d'intérêt, et à l'échéance de chaque semestre, le Trésor paie 12 à 1,300,000 fr. à la Banque pour les arrérages des rentes 5 pour cent que celle-ci possède.

Que ma pensée soit bien comprise. La réserve à la Banque est un dépôt volontaire, et le paiement de la rente est une dette. Ai-je besoin de dire que je considère l'accomplissement des engagemens contractés au nom de la société comme un devoir sacré, que je ne conçois de crédit public bien assis que quand la sévère probité lui sert de base ? Et loin de regretter, pour ma part, les légitimes bénéfices acquis par les adjudicataires de nos emprunts, j'en félicite mon pays; car le mécompte des traitans eût marqué sa détresse. Mais après que vous lui avez vu faire les sacrifices les plus efficaces pour féconder la confiance et accroître la fortune des rentiers, voudrez-vous qu'il n'en recueille aucun fruit, lui refuserez-vous de profiter, à son tour, des jours prospères que la providence lui réservait ?

Les avantages économiques de l'opération ont aussi rencontré des contradicteurs; il faut donc envisager la question sous cet autre point de vue.

La novation de la rente, comme je l'avais conçue, et ainsi que je l'expliquerai dans le cours de cette discussion, offrait une importante économie qui, à la vérité, n'eût été réalisée que successivement à plusieurs années d'intervalle. Dans le système du projet qui vous est soumis, l'économie est moindre parce qu'on la veut immédiate, et pourtant elle équivaudra encore au dixième, au moins, du principal de l'impôt foncier : envisagé ainsi, le résultat vaut bien la peine que l'on s'applique à l'obtenir.

L'adoption de la mesure produirait des avantages généraux d'une autre nature, et d'abord, celui de modérer le taux de l'intérêt. On ne l'abaisse pas, sans doute, par la force des lois; c'est le rapport entre la somme des capitaux disponibles et l'utile emploi que l'on en peut faire qui le détermine. Mais l'existence de la dette publique et ses condi-

Si, en 1836, l'opportunité de la conversion des rentes me paraissait suffisamment établie, j'ai peine à comprendre aujourd'hui qu'elle puisse être sérieusement révoquée en doute : comme, cependant, l'hésitation du Gouvernement s'est appuyée sur des motifs d'inopportunité, comme c'est sur ce terrain que se retranchent les adversaires de la mesure qui nous occupe, il faut bien examiner de quelle nature sont les dangers qu'ils redoutent, et ce qu'il y a de fondé dans leurs appréhensions. Je ne suivrai pas dans leurs excursions géographiques les hommes qui veulent nous condamner à l'immobilité financière ; je ne parlerai ni du Midi, ni du Nord, ni de l'Orient, ce serait recommencer des débats dès longtems épuisés où les défenseurs de la politique suivie en France depuis 1830 ont eu souvent à lutter contre des adversaires bien différens. Il y a eu, Messieurs, depuis huit ans, deux politiques en présence : l'une dont le point de départ était toujours l'imminence d'une conflagration, et qui s'efforçait de nous précipiter au-devant du danger, de peur qu'il ne vînt à nous surprendre; l'autre qui, admettant le maintien de la paix générale comme but de ses efforts, en faisait aussi la base de ses prévisions. Les évènemens ont donné gain de cause à cette dernière politique, à laquelle, pour ma part, je me suis constamment associé : c'est par elle que nous avons vu la France sortir promptement de l'état d'anxiété qui suit toujours les grandes commotions et développer avec confiance cette activité industrielle à laquelle nous devons les rapides progrès du bien-être.

Que les hommes appartenant à l'opposition par système soutiennent qu'après huit années d'efforts on n'a rien affermi, rien consolidé, et que rien n'est changé depuis le tems où la moindre étincelle de discorde semblait devoir produire un embrasement universel, je pourrais le concevoir ; mais ce que je ne comprendrais pas, ce serait que notre Gouverne-

ment consentît à désavouer son passé, à se renier en quelque sorte lui-même en abjurant tout-à-coup cette noble foi dans l'avenir pacifique de l'Europe qui a fait sa force et sa gloire avant que les faits ne l'eussent pleinement justifiée.

On cherche dans la situation du monde des difficultés éventuelles, des complications possibles, pour en déduire l'inopportunité d'une grande mesure financière. Des difficultés, des complications; mais il en existe toujours en germe dans le monde, et la Providence ne changera pas ses lois immuables, pour vous donner une certitude d'avenir qui n'est pas de la nature des choses humaines. La paix, Messieurs, repose aujourd'hui sur de fortes garanties : ces garanties sont dans l'irrésistible puissance de l'opinion, dans le mouvement industriel de notre époque, qui ne laisse guère de place aux préoccupations du passé, dans la force d'inertie des peuples, qui vient en aide à la sagesse des gouvernemens, et déjouerait au besoin d'ambitieux projets. N'est-il pas d'une prudence véritable, d'une politique sage et prévoyante de mettre à profit cette situation pour alléger nos charges et favoriser l'essor de notre crédit, afin de nous ménager des ressources plus abondantes pour des jours moins heureux?

La Couronne nous a dit, Messieurs, au début de cette session, que jamais nous n'avions été entourés de circonstances plus favorables; opposerez-vous des doutes à ces assurances accueillies avec bonheur, et dont la chambre des députés a cru déduire la conséquence logique en adoptant la résolution que vous êtes appelés à examiner? Qu'est-ce que cette déclaration d'opportunité à laquelle on vous demande de vous associer, sinon un hommage rendu à la parole royale, un acte formel d'adhésion à la politique à laquelle vous avez constamment prêté votre concours, une reconnaissance explicite de la bonté de ses œuvres?

Ce que j'ai dit de l'opportunité de la conversion de la

rente relativement à la situation extérieure me paraît s'appliquer avec bien plus d'évidence encore à la situation intérieure de la France. L'ordre public, le respect des institutions, l'apaisement des passions politiques, la conciliation des esprits, la prospérité de nos finances, l'activité de notre commerce et de notre industrie : ce sont là des faits éclatans que personne ne songe à contester. Le Ministère lui-même a reconnu que la situation politique, soit intérieure, soit extérieure, ne mettait point obstacle à la conversion de la rente, et il a déclaré que l'état de nos finances était favorable à l'exécution immédiate de la mesure. Mais il a invoqué à l'appui de l'ajournement des circonstances spéciales dont je dois dire quelques motifs.

Le Gouvernement se préoccupe de l'incertitude qui existe sur le mode de circulation monétaire qui prévaudra aux Etats-Unis; il craint que la reprise des paiemens en espèces par les banques américaines ne produise, si elle a lieu, un déplacement de numéraire dont la coïncidence avec le mouvement imprimé aux capitaux par la conversion des rentes pourrait amener des embarras. C'est beaucoup exagérer l'importance d'une éventualité qui ne saurait exercer sur nos affaires l'influence qu'on lui attribue. La demande d'espèces métalliques faite à l'Europe par les Etats-Unis a bien pu contribuer à la hausse de l'intérêt alléguée à l'ouverture de la dernière session comme une raison d'ajournement ; mais cette hausse fut limitée, locale, passagère ; et si l'on avait passé outre à l'opération, le remaniement de notre dette aurait coïncidé avec le retour des espèces en Europe, qui a été la conséquence de la suspension de paiemens des banques américaines. Il est sans doute présumable qu'aux Etats Unis la circulation du papier sera peu à peu restreinte au profit de la circulation métallique ; mais n'est-il pas également probable que la monnaie de crédit, en se multipliant en Europe,

permettra de réduire sans inconvénient la masse du numéraire employé dans les transactions? Si d'ailleurs la reprise des paiemens en espèces a lieu aux Etats-Unis, ce ne sera ni brusquement ni complètement; les intérêts auront le tems de s'y préparer : ce sont là de ces oscillations dont l'effet est calculé d'avance et qui vont en s'affaiblissant.

On se préoccupe encore de la situation de la Bourse et des progrès de l'agiotage, auquel on craint de donner un stimulant nouveau. On prétend qu'il est nécessaire de continuer à servir aux rentiers l'intérêt élevé qu'ils retirent de leurs capitaux, pour les préserver de la tentation des placemens hasardeux. Cette sollicitude dépasse les bornes de la tutelle que le Gouvernement doit exercer envers les intérêts privés. Qu'il surveille les mouvemens de la spéculation, qu'il sévisse énergiquement contre la fraude, qu'il s'efforce de comprimer l'agiotage, ce sont là ses devoirs, peut-être incomplètement remplis jusqu'à ce jour; mais, je vous le demande, serait-il juste d'obliger les contribuables à payer des primes aux capitalistes pour les engager à la prudence, et les retenir dans le grand-livre par l'appât d'un revenu exagéré?

M. le ministre des finances a dit à l'autre chambre, et l'aspect de la Bourse vous le confirme, que les déclassemens dont la conversion peut être la cause sont réalisés en grande partie, et que les rentes offertes par les rentiers timides ont trouvé des acheteurs empressés à s'en charger. Qu'arriverait-il maintenant si la mesure ne s'exécutait pas? Il arriverait, Messieurs, que les rentiers rentreraient avec désavantage dans le grand-livre, pour en ressortir probablement, avec un nouveau désavantage, dans quelques mois; car, cette question, il ne faut pas se le dissimuler, se reproduira sans cesse, entraînant avec elle tous les maux de l'incertitude, jusqu'à ce qu'elle ait été résolue dans le sens du droit et de l'intérêt général. Et s'il était besoin d'invoquer un dernier

argument en faveur de l'opportunité, je dirais que les rentiers doivent être les premiers à désirer que la question soit décidée en ce moment où ils y sont préparés, et lorsqu'elle est posée devant vous dans des termes qui pourraient être moins bienveillans pour eux, mais qui ne pourraient jamais l'être davantage.

Il me reste à exprimer ma pensée sur le projet de loi sorti des délibérations de la chambre élective ; ce projet laisse au Gouvernement, et avec raison, une grande latitude d'exécution. Le débat se trouve ainsi fort simplifié, puisque nous n'avons point à nous prononcer formellement pour ou contre un système, mais à laisser au Ministère le choix de la meilleure combinaison à suivre. Néanmoins, comme les principes qui décideront de ce choix embrassent toute la question du crédit, je crois devoir m'expliquer brièvement sur les divers modes indiqués pour la reconstitution de la dette publique.

Ces modes, au point de vue de la théorie, sont la dette au pair, sans capital fictif, et la dette au-dessus du pair, avec augmentation de capital nominal. Les uns pensent que l'Etat n'étant point obligé au remboursement, ne doit s'inquiéter que de la charge annuelle qui pèse sur ses finances, et peut sans inconvénient en acheter la plus forte réduction possible au prix d'un capital fictif qui ne se réalise que par suite de l'élévation du crédit. Les autres soutiennent que la dette est un fardeau qui tend incessamment à s'accroître, et que cette tendance doit être énergiquement combattue, sous peine d'arriver, dans une période donnée, à l'impuissance financière, et plus tard à la banqueroute. Le projet de conversion de M. de Villèle était conçu dans le premier système; il augmentait d'un tiers le capital de la dette, et employait toutes les forces de l'amortissement à réaliser cette augmentation de capital. Le mode conçu par M. de Chabrol était, au contraire, dans le système de la dette au pair.

Appelé moi-même, pendant mon ministère, à chercher la meilleure solution pratique de cette importante question, j'ai dû peser mûrement les résultats des deux systèmes, et cette étude m'avait conduit à l'adoption d'un mode mixte qui, participant de l'un et de l'autre, me semblait en reproduire les avantages en évitant leurs inconvéniens. La rente constituée en fonds plus ou moins éloignés du pair est, sans contredit, d'une négociation plus aisée que la rente au pair, parce qu'elle offre de grands attraits aux capitalistes ; elle donne au crédit plus d'élasticité et de nerf ; elle permet à l'amortissement d'agir avec toute sa puissance : voilà ses avantages. Mais elle rend la libération de l'Etat plus coûteuse, plus lente et plus difficile : ce sont là ses inconvéniens. La rente constituée au pair est la vérité même du crédit ; vérité dans le taux de l'intérêt qui représente exactement l'obligation du débiteur envers le créancier ; vérité dans le chiffre du capital, par lequel l'Etat exprime qu'il doit précisément ce qu'il a reçu. Mais il subsiste une fiction dans ce système ; c'est celle de l'amortissement qui ne peut plus racheter, et dont les ressources sont forcément détournées vers d'autres emplois. Il serait d'ailleurs impossible de faire, d'après ce mode, des émissions de rentes un peu considérables ; car les capitaux s'éloigneraient d'une valeur qui n'offrirait pas de chances de bénéfice pour compenser les chances de perte.

Dans le système mixte que j'avais conçu, je m'étais proposé de concilier tout à la fois l'élasticité du crédit, l'action efficace de l'amortissement et les facilités de négociation, qui sont les avantages de la dette à capital fictif, avec le grave intérêt de ne pas surcharger l'avenir au profit du présent, et de marcher d'un pas ferme et régulier vers la libération progressive de l'Etat. Je songeais à constituer, en remplacement de la rente 5 pour cent, de nouvelles rentes à

titre inférieur, émises au pair, avec un certain nombre d'annuités. Les annuités sont l'équivalent d'une augmentation de capital, avec cette différence, que celle-ci est rejetée sur l'avenir, tandis que, dans le système que j'indique, la charge additionnelle est imputée sur les revenus du présent. Or, le présent pour les individus a plus de valeur que l'avenir ; il en est autrement pour les Etats, dont la durée n'est pas limitée à la vie d'une génération. L'intérêt de l'Etat est donc de s'imposer une charge présente préférablement à une charge future, lorsqu'il peut le faire sans outrepasser son revenu, parce qu'il est assuré de traiter ainsi à de meilleures conditions.

Le service des annuités n'exigeait, dans ma pensée, aucune nouvelle ressource ; j'y appliquais l'amortissement, et je l'appliquais ainsi directement à sa destination, puisqu'il libérait l'Etat aussi efficacement que par ses rachats habituels. Dans l'hypothèse d'une conversion de rentes, les annuités offriraient au rentier, uniquement préoccupé de son revenu, la faculté de le conserver intégralement pendant un certain nombre d'années ; à celui qui a l'intelligence et l'activité nécessaires pour ajouter à son revenu le produit d'une industrie quelconque, elles procureraient, par leur facile capitalisation, les moyens d'acquérir les instrumens de travail qui lui manquent. Considérées sous le point de vue de la circulation commerciale, elles présenteraient aux capitaux un placement temporaire analogue à celui des bons du Trésor ; répandues dans nos provinces, elles pourvoiraient utilement à cette disette de papier sur Paris, que les exigences de la centralisation rendent partout si nécessaire, et dont l'absence se fait sentir d'une manière fâcheuse dans le mouvement général des affaires.

On a prétendu que les annuités négociables seraient un aliment offert à l'agiotage : c'est là une crainte tout-à-fait

sans fondement. L'agiotage a un élément hors duquel il ne saurait vivre, c'est l'inconnu. La plupart des entreprises industrielles ont deux inconnus : la dépense de premier établissement, et le produit présumé des capitaux engagés. La rente éloignée du pair présente pour inconnu l'époque plus ou moins rapprochée où le progrès de la hausse transformera le capital nominal en capital réel. Mais dans les annuités, aucune part n'est faite au hasard, à l'inconnu ; tout est précis, invariable. On n'a jamais agioté sur les valeurs à terme émises par le Trésor ; on n'agioterait pas davantage sur des effets de même nature et du même débiteur. En combinant l'émission des rentes au pair avec les annuités, on peut créer des titres susceptibles de hausse, sans ajouter aux charges de l'avenir : ce mode se prête aux emprunts publics aussi bien qu'aux conversions de rentes, et dans ce cas la concurrence s'établit, au profit de l'Etat, non sur l'évaluation donnée à la rente par les soumissionnaires, mais sur le nombre des annuités qu'ils réclament : c'est ainsi qu'a été contracté en Angleterre le dernier emprunt, destiné à indemniser les colons de l'affranchissement de leurs esclaves ; et dans une question de cette nature, l'exemple d'un pays qui a usé largement et habilement de toutes les combinaisons de crédit a bien quelque autorité.

Après avoir démontré le droit, l'équité, les avantages et l'opportunité de la mesure qui vous est soumise, il me reste peu de chose à dire pour justifier mes conclusions en faveur de la résolution de la chambre des députés.

Quels doivent être les caractères essentiels d'une loi de conversion? C'est d'abord le respect le plus scrupuleux des obligations de l'Etat; car une loi de ce genre, ouvrant au crédit une nouvelle ère de développement, doit rendre un éclatant hommage aux principes sur lesquels il est fondé: or, le premier de ces principes, c'est la fidélité aux engage-

mens. L'État doit à ses créanciers, ou le service ponctuel de l'intérêt sans aucune réduction, ou le paiement du capital promis ; il suit de là que le revenu des rentiers ne peut être réduit que de leur libre consentement, et que l'État doit être prêt à leur rembourser le capital s'ils refusent d'adhérer aux conditions du nouveau contrat qu'il leur propose. Le projet de loi donne aux créanciers du 5 pour cent l'option entre l'échange de leurs inscriptions contre de nouveaux titres, et le remboursement au pair. A ce sujet, votre commission a fait une objection qu'il importe d'apprécier.

L'offre du remboursement, vous a-t-elle dit, est un artifice ; si elle était acceptée, le Gouvernement ne pourrait pas la réaliser. Votre commission s'abuse. Dans le système du projet, des propositions dictées par l'esprit de conciliation seraient faites aux rentiers ; les accepteraient-ils ? Je n'en doute pas. Mais supposons le contraire, supposons une résistance aveugle : le Gouvernement en serait-il embarrassé ? Nullement. Au lieu de donner en échange les valeurs nouvelles à bas prix, il les négocierait à de meilleures conditions, il emprunterait à 4 pour rembourser ceux qui exigeraient 5, et avec la faculté d'opérer par série, il n'aurait que faire d'amasser des milliards. Le crédit suffirait aisément à tout ; l'épargne lui viendrait en aide. N'est-ce pas l'épargne qui a absorbé tous les emprunts contractés depuis 1814 ; et si telle a été sa force dans les circonstances les plus difficiles, jugez quelle serait sa puissance dans nos tems prospères. A mes yeux, l'opération soumise à notre examen présente tous les caractères de loyauté et de bonne foi.

Une loi de conversion doit être une loi de confiance : elle doit donner au Gouvernement une grande latitude dans le choix des moyens, tout en imposant à son action les limites que l'intérêt du pays ordonne de ne point franchir. Le projet de loi répond d'une manière satisfaisante à cette dou-

ble condition ; il veut que l'opération ait pour résultat une diminution d'un dixième au moins sur l'intérêt de 5 ; et en effet, si elle devait donner moins, ce ne serait pas la peine de l'entreprendre. Une diminution plus forte peut être obtenue par la création de titres émis au-dessous du pair : mais il ne faut pas qu'un aveugle désir de diminuer les charges du présent nous porte à surcharger l'avenir. La conversion en 3 pour cent proposée par M. de Villèle dérogeait à cette règle en augmentant de 33 pour cent le capital de la dette : dans le système du projet de loi, le maximum de l'augmentation de capital est fixé à 20 pour cent.

Entre ces deux limites d'une diminution au minimum de 50 centimes par 5 francs de rente, et d'une augmentation de capital de 20 pour cent au maximum, le Ministère trouve un espace largement suffisant pour se mouvoir à l'aise, choisir et varier ses combinaisons. La pensée de la chambre élective a été de créer, en remplacement de la dette 5 pour cent, deux nouveaux titres dont le choix serait proposé aux créanciers actuels. Ces titres sont du 4 1/2 au pair, non remboursable pendant douze années, et du 3 1/2 au prix minimum de 83 33. Mais ce ne sont pas les seules combinaisons qu'autorise le projet de loi : l'élasticité de ses termes se prêterait également à l'échange du 5 pour cent contre du 4 pour cent, dont l'émission à 92 ou 93 francs donnerait une économie de 65 ou 70 centimes sur le taux de l'intérêt, en n'augmentant le capital que de 7 1/2 à 8 3/4 pour cent. Je n'hésite même pas à dire que la conversion en rentes au pair avec des annuités, d'après les principes que j'ai eu l'honneur de vous exposer dans le cours de cette discussion, n'est point exclue des facultés laissées au Gouvernement, pourvu que la valeur des annuités ne dépasse par la limité de 20 pour cent.

En appréciant le mode d'exécution de la mesure, dans le

sens des vues qui paraissent avoir présidé à la rédaction du projet, c'est-à-dire dans l'hypothèse d'une création simultanée de rentes 4 1/2 et 3 1/2 pour cent, l'option entre ces deux valeurs, offerte aux rentiers, me paraît suffisante pour concilier toutes les convenances, donner satisfaction à tous les intérêts, et assurer, par cela même, le plein succès de l'opération. On peut diviser en deux catégories les hommes qui placent leurs capitaux dans les fonds publics. Ceux pour qui la rente est le principal moyen d'existence, et sur lesquels les besoins présens ont plus d'empire que les préoccupations d'avenir, ceux-là trouveront dans le 4 1/2, non remboursable pendant douze années, un abri tutélaire pour les protéger contre la baisse progressive de l'intérêt qui menace incessamment les existences fondées sur le loyer des capitaux. Il est aussi parmi les rentiers une classe d'hommes qui, dans leur sollicitude pour leurs familles, attachent assez d'importance à l'augmentation future de leur capital, pour l'acheter au prix d'un sacrifice immédiat. Ils savent que les propriétés mobilières perdent chaque jour de leur valeur si elles ne reçoivent pas un accroissement suffisant pour compenser les effets de la dépréciation inévitable résultant des progrès de la richesse générale. C'est à cette classe que s'adresse l'offre de la conversion du 5 en 3 1/2 émis au prix minimum de 83 fr. 33 c. Cette combinaison leur présente, en compensation d'un sacrifice de 80 cent. sur 5 fr. de revenu, une augmentation d'un cinquième sur leur capital; mais il importe de bien apprécier le véritable caractère de cette compensation.

C'est par une fiction légale que l'on évalue à 83 fr. 33 c. des titres qui vaudront sur le marché 90 ou 91 fr. le jour même de leur émission; et cette fiction a pour but et pour résultat d'offrir au rentier non seulement la somme remboursable, mais cette somme accrue de la plus-value que lui

attribue le cours actuel de la bourse, sans compromettre par un fâcheux précédent le droit de l'Etat de se libérer par le remboursement pur et simple du capital nominal. Cela est si vrai que si les refus de conversion nécessitaient des négociations de rentes 3 1/2 pour cent, l'Etat trouverait facilement des prêteurs disposés à recevoir ces nouveaux titres à un prix bien supérieur à celui auquel le projet de loi permet de les offrir aux rentiers ; et dans ce cas, il réaliserait une économie plus considérable sur l'intérêt de la dette, au prix d'une moindre augmentation de capital.

Avant de me résumer, permettez-moi de dire encore quelques mots en réponse à une assertion de votre commission appuyée par l'habile orateur qui a ouvert ce débat.

La rente 3 1/2 pour cent, vous a-t-on dit, serait un fonds désastreux qui, loin de créer un soulagement pour les contribuables, leur préparerait une augmentation de charge. Il est facile, Messieurs, d'amener ce point de la discussion à une solution mathématique ; cette solution, je vais tâcher de la mettre en lumière.

Vous savez que le rachat au pair d'une dette constituée à l'intérêt de 5 pour cent s'effectue en trente-six années avec 1 pour cent d'amortissement, et l'intérêt de 5 ; c'est-à-dire moyennant trente-six annuités de 6 fr. Vous savez aussi que l'action de l'amortissement, qui se nourrit de l'intérêt composé, est d'autant plus rapide que l'intérêt de la dette est plus élevé. Mais rien de plus simple que de compenser la différence de tems par la quotité de l'amortissement ; rien de plus aisé que de rendre identiques les termes dissemblables d'une telle équation. Si 1 pour cent d'amortissement suffit pour racheter au pair, en trente-six années, un capital constitué à l'intérêt de 5, il faut un amortissement de 1 fr. 38 c. pour racheter au pair, dans le même terme de trente-six années, un capital

constitué à l'intérêt de 3 1/2. Cela posé, voyons la solution.

J'ai eu l'honneur de vous dire que l'extinction, en trente-six années et au pair, de la dette 5 pour cent coûtait trente-six annuités de 6 fr., l'extinction, en trente-six années et au pair, de la dette constituée en 3 1/2 coûterait

1 fr. 38 c. d'amortissement et

3 fr. 50 d'intérêts.

Ensemble 4 fr. 88 c. Mais comme il s'agit d'une augmentation de capital de 20 pour cent, il faut ajouter également 20 pour cent aux 4 fr. 88 c., et l'annuité nécessaire s'élève ainsi à 5 fr. 85 c.

L'annuité pour l'extinction de 5 pour cent étant de 6 fr., et l'annuité n'étant que de 5 fr. 85 c. pour l'extinction du 3 1/2, y compris toute l'addition du capital, et en supposant que, du moment de l'émission jusqu'à complète libération, l'effet nouveau vaudra le pair, il est palpable que la rente 3 1/2 ne serait pas un fonds désastreux qui, loin de créer un soulagement pour les contribuables, leur préparerait une augmentation de charges.

Dira-t-on que l'économie que je signale est insignifiante? Ce serait une autre erreur; ce serait s'aveugler sur l'effet le plus important que produirait la mesure, celui d'une réduction effective, sinon nominale, de l'ensemble de la dette. Il est en effet hors de doute qu'en diminuant l'intérêt d'un capital rachetable on diminue la valeur vénale du capital lui-même. Quand il s'agit de placer des fonds, c'est un revenu que l'on achète, et certes un revenu de 3 1/2 ne vaudra jamais le prix d'un revenu de 5.

En résumé, Messieurs, le système du projet me paraît réunir les conditions désirables d'équité et de bienveillance envers les créanciers de l'Etat, en même tems qu'il satis-

fait aux droits des contribuables, aux exigences du crédit public, aux règles de la sagesse et de la prévoyance. La division facultative de l'opération en séries fait, aux éventualités politiques et financières qui pourraient survenir, une part suffisante pour faire disparaître tout motif d'inquiétude. Aucun doute raisonnable ne peut s'élever sur la facile réalisation des voies et moyens que les demandes de remboursement pourraient exiger. D'ailleurs, l'exemple des opérations du même genre faites ailleurs sans le moindre embarras, l'aspect rassurant de la Bourse et la difficulté des placemens mise en présence des avantages que l'on offre aux rentiers pour les retenir dans la rente, sont autant de raisons décisives d'affirmer que la conversion sera généralement préférée.

Adoptez la loi proposée, Messieurs, et aussitôt le crédit public, paralysé par de trop longues incertitudes, reprend son essor; le crédit privé, par une réaction nécessaire, se développe et s'améliore en même tems; l'amortissement, auquel le projet de loi conserve toute sa puissance libératrice, retrouve son action presque entièrement suspendue aujourd'hui; enfin, notre édifice financier, élevé au prix de tant de labeurs et de sacrifices, s'achève et se couronne par vos mains, semblable à ces monumens dont les gouvernemens antérieurs ne nous avaient légué que l'ébauche, laissant à notre heureuse époque l'honneur de les terminer. (Marques d'approbation.)

(Extrait du *Moniteur* du 21 juin 1838.)

---

De l'imprimerie de Mme Ve Agasse, rue des Poitevins, 6.

11

# OBSERVATIONS

SUR

# LES ENTREPRISES

DE

# CHEMINS DE FER,

PAR

*Le Maréchal de Camp du Génie, Lamy.*

---

PARIS,

TYPOGRAPHIE DE FIRMIN DIDOT FRÈRES,

RUE JACOB, 56.

---

1839.





# ANT-PROPOS.

t la session de 1837-1838, plusieurs
chemins de fer de diverses étendues
oumis à l'examen et à la délibération
mbres; député à cette époque, un dou-
tif me portait à attacher une attention
nue et un vif intérêt à ces importantes
tions : d'abord la spécialité de mes fonc-
s militaires m'avait, dans mes études po-
echniciennes, appelé à prendre une connais-
ınce générale, mais parfaitement enseignée,
le toutes les branches de l'art des ingénieurs
civils, militaires et marins; et dans le cours
de ma carrière, transporté souvent par les
chances de la guerre dans des pays où l'armée
victorieuse, devenant organisatrice, devait for-

cément puiser dans son propre sein toutes les ressources et toutes les aptitudes, j'ai, par la pratique, acquis en dehors des limites de mes attributions militaires, une forte propension pour les magnifiques et si utiles œuvres que les ingénieurs civils sont appelés à créer. En second lieu, par suite de ces dispositions d'esprit, je fus tout disposé à m'associer à une réunion d'hommes qui, désireux comme moi de voir se propager dans notre pays les heureuses applications de ces admirables inventions, eurent la généreuse et patriotique pensée de courir tous les risques que comporte un premier essai, en important en France ces célèbres chemins dont l'Amérique était déjà en jouissance, et dont l'Angleterre commençait à enrichir son sol avec ce caractère de grandeur et de promptitude d'action qui est dans ses habitudes.

Dès que j'eus un intérêt et une action administrative dans cette entreprise, je l'envisageai bien moins dans son influence sur

l'augmentation de mon aisance, que dans la facilité qu'elle me donnait d'acquérir d'exacts documents sur cette nouvelle nature d'exploitation industrielle. Bon nombre de principes régulateurs et fondamentaux que je vais dans cet écrit essayer de faire prévaloir, sont le fruit de mes études pratiques, soutenues d'une préoccupation constante.

La session de 1837-1838, si féconde en concessions de cette nature, m'avait inspiré les plus brillantes espérances : je voyais mon pays entrer hardiment et largement dans cette voie nouvelle, qui me semblait si propre à nous assurer d'abondantes sources de prospérité.

Les débuts des grandes compagnies, sur la puissance d'action desquelles je comptais tant, prirent une sinistre apparence; un sentiment de découragement se répandit, devint contagieux, et frappa d'un discrédit mortel ces entreprises si désirées par les concurrents, et si provoquées par l'opinion générale.

Affligé et surpris d'un résultat si contraire

à mes prévisions, je dus chercher à reconnaître si les espérances n'avaient pas reposé sur des fictions, ou si la panique actuelle n'était pas un effet sans cause. Un scrupuleux examen, une attentive exploration des faits accomplis, de longues méditations sur ce système soumis à tant d'influences compliquées, m'ont donné la conviction que ni les espérances primitives, ni les craintes actuelles n'étaient erronées; que les premières étaient en effet basées sur des évaluations exactes et des réalités; que les secondes, rattachées aux applications en instance, n'étaient que trop bien fondées; et qu'ainsi ce n'était pas dans l'application du système, mais dans le mode suivi pour cette application, qu'il fallait chercher la cause, ou les causes, du grave échec éprouvé.

Présumant qu'à la prochaine session la chambre aurait à s'occuper, très-sérieusement, de cette haute question; et comprenant combien, sur une matière aussi compliquée, et si étrangère aux études et aux aptitudes du plus

grand nombre des députés, il était essentiel, qu'avant que les débats s'ouvrissent, la situation, ses effets et ses causes, fussent véridiquement et clairement exposés, je réunis en quelques pages une partie des renseignements et documents que j'avais recueillis, et j'y joignis le produit de mes méditations et de mes calculs sur les moyens de remédier, pour le présent, au mal déjà produit, et de prévenir, à l'avenir, de nouvelles déceptions.

Je fis imprimer cet écrit; je n'en distribuai que quelques exemplaires, me proposant d'attendre pour le reste que la chambre fût provoquée à traiter cette question.

La courte session que la dernière chambre a tenue, a, comme on sait, été remplie par des débats d'une tout autre nature.

Ma position personnelle n'est plus la même : ce n'est plus un député qui communique d'avance à ses collègues l'ensemble des idées dont il se proposait de développer devant eux les causes, les détails et les conséquences,

c'est un citoyen qui, pénétré des devoirs que ce simple titre impose, essaye, par l'intermédiaire des mandataires que son pays a choisis, de faire accueillir et prévaloir des observations qu'il croit d'une haute importance, et des dispositions qui lui semblent propres à réparer le mal produit par des prescriptions dont on n'avait pas bien mesuré la portée.

Lorsque j'avais la pensée que ma brochure n'était que le protocole des idées que j'aurais à traiter verbalement, j'avais cru devoir tenir en réserve les parties les plus saillantes et les plus propres, en excitant l'attention de l'auditoire, à pallier la faiblesse de l'orateur. Aujourd'hui, que mes idées n'ont d'autre moyen de se produire avec avantage que par leur ensemble et leur connexion dans l'enchaînement de l'argumentation, j'ai dû tout comprendre et tout coordonner pour une lecture isolée, privée d'explication et de commentaires.

C'est pourquoi, tout en puisant dans la pre-

mière édition une grande partie des idées énoncées, j'ai dû refondre, adopter un nouvel ordre, et faire de nombreuses additions.

Puisse ce travail, s'il ne reçoit pas l'assentiment des lecteurs influents, être du moins pour eux une provocation à chercher de meilleurs moyens de remédier à la situation déplorable où est tombée notre industrie nationale, en ce qui se rattache aux chemins de fer : spéculation, cependant, que, malgré le discrédit dont elle est frappée, et qui tient à des causes qu'il eût été, selon moi, très-aisé de ne pas faire naître, est toujours, à mes yeux, le moyen le plus sûr de procurer au pays une source inépuisable de prospérité.

---

# OBSERVATIONS

SUR

# LES CHEMINS DE FER.

Après avoir longtemps murmuré contre les entraves qu'éprouvait en France l'établissement des chemins de fer, tandis que pour d'autres pays ils étaient déjà devenus des sources de grande prospérité, c'est avec une véritable satisfaction que l'opinion publique a accueilli les diverses concessions converties en lois pendant la session de 1837. On a vu dans ces vastes entreprises un grand pas fait vers ce perfectionnement d'une haute civilisation, qui rend les intérêts individuels et l'appât des richesses, de puissants stimulants à la création de ces fécondes entreprises, dont l'effet im-

manquable est d'assurer aux masses une augmentation considérable de jouissances et de bien-être.

Ces riantes espérances se sont bien atténuées! non-seulement on cesse de voir dans ces débuts le signe précurseur d'une série de créations semblables, mais on tremble encore pour la réalisation des engagements contractés; une méfiance exagérée plane où régnait une confiance exaltée: les pronostics les plus fatals sont mis en circulation; la panique se répand; personne ne l'explique, ne la justifie; mais chacun l'entretient, la propage et s'appuie des effets qu'elle a déjà produits, pour démontrer l'inévitable écueil devant lequel tout doit s'abîmer.

Essayer par d'abstraits raisonnements de calmer et rassurer les esprits, serait, à notre avis, une prétention téméraire. Peut-être sera-t-il plus efficace de sonder la plaie; de voir sous quelles impressions la confiance publique s'est altérée; d'examiner soigneusement si on a bien vu l'intérêt général là où il était réellement, et si, pour le servir avec une partialité exagérée, on ne s'est pas complétement écarté

des voies où il aurait fallu entrer pour lui procurer et lui garantir la jouissance d'immenses avantages.

En établissant d'abord, qu'après avoir longuement médité sur cette matière, nous avons cru reconnaître qu'une foule d'erreurs avaient présidé aux discours, aux arrangements, conventions et stipulations de toutes natures, dont cette branche de l'industrie sociale avait été l'objet et l'occasion, nous avons besoin de déclarer que nous n'entendons nullement en faire reproche à qui que ce soit. A notre avis, d'anciennes utopies érigées comme axiomes ou principes, dans les traités fort obscurs et fort contradictoires des économistes, ont faussé l'opinion publique, laquelle, ainsi que cela doit être en certaines limites, a réagi sur l'opinion des chambres; et cette opinion a été largement adoptée par le gouvernement jusqu'à la session dernière, où quelques velléités de sortir des anciens préjugés ont timidement apparu dans quelques actes et quelques paroles.

Nous nous proposons dans cet écrit, de faire ressortir : les immenses avantages que le pays retirerait de la construction des chemins

de fer; la nécessité, pour que ces sortes d'établissements se propagent, qu'il y ait profit pour les exploitants; l'erreur de principe trop généralement répandue, que les profits des exploitants sont prélevés sur ceux du public, tandis qu'au contraire les profits de l'exploitant ne peuvent se multiplier qu'autant que ceux du public augmentent; enfin, les fatales prescriptions si aveuglément introduites dans les cahiers des charges, germes de mort et véritables causes de l'état de marasme dans lequel cette branche si précieuse de l'industrie est tombée.

Heureux si, après avoir fait apprécier tout ce que nous perdrions si les entreprises de chemins de fer restaient dans le discrédit où elles sont tombées, et avoir fait reconnaître à quelles mesures erronées doit être attribué ce découragement trop bien motivé, nous parvenions, en indiquant à ce mal des remèdes immédiats et infaillibles, à obtenir qu'il se manifestât spontanément une unanimité de vœux et d'action pour rendre au pays les brillantes destinées que ces fécondes entreprises lui promettent.

## DES CONCESSIONS.

Chaque fois qu'une concession pour la création d'un établissement à l'usage du public est en instance, on ne voit d'abord dans cette demande qu'une spéculation privée en action; et sans trop approfondir les chances et les communautés ou divergences d'intérêt du concessionnaire et du public, on pose d'abord comme principe, que les bénéfices du premier sont nécessairement prélevés aux dépens du second; qu'il y a dès lors, et toujours, opposition et rivalité d'intérêts entre les deux; que l'un étant fort actif, et l'autre à peu près passif, c'est au secours de celui-ci qu'il faut se porter avec énergie; que c'est une tutelle de conscience à exercer en faveur d'un mineur inhabile à se défendre; qu'il y a là procès flagrant, patent, inévitable.

Eh bien, en fait, nous déclarons qu'après avoir examiné cette question, nous avons reconnu que presque jamais les intérêts du concessionnaire et du public, tel qu'il convient

de le comprendre et de le définir, ne sont en opposition réelle; qu'au contraire, non-seulement ils se concilient, mais qu'ils se secondent mutuellement et se confondent; que les uns ne peuvent péricliter sans que les autres souffrent; et qu'ils ne peuvent être favorisés l'un sans l'autre.

Que cette proposition soit déjà traitée de paradoxe par quelques-uns de nos lecteurs, que tous les autres en demeurent étonnés, nous nous y attendons; mais la démonstration va suivre, et le paradoxe ne supporte pas l'épreuve d'une démonstration loyale.

## DES TARIFS.

Pour sortir des généralités, nous allons prendre une application, mais l'application la plus vaste et la plus concluante : nous allons prendre notre démonstration dans les chemins de fer; et nous posons tout d'abord la question sur le tarif: Sera-t-il fort, sera-t-il faible?

Déjà nos lecteurs surpris disent: Quoi, vous voulez démontrer une conformité d'intérêts,

et vous citez le tarif? Ne voyez-vous pas qu'un tarif fort, c'est l'avantage du concessionnaire, tandis qu'un tarif faible, même un péage gratuit, serait à l'avantage du public?

Erreur..... Non, un tarif fort n'est point à l'avantage du concessionnaire; non, un tarif trop faible, et même un péage gratuit, n'est point à l'avantage du public : bien entendu que ce mot public sera compris dans sa véritable acception et non dans une circonscription fractionnaire; c'est le public, c'est la masse de tous les citoyens que nous devons entendre et que nous entendons.

Eh bien, pour ce public et pour le concessionnaire, il existe un tarif impossible à déterminer à *priori*, et cependant fixé à chaque époque pour chaque localité, et qui ne peut varier que d'après un changement dans les productions du sol, en raison de la propagation d'industries nouvelles dans le voisinage. Ce tarif, il n'a qu'un terme, au-dessus et au-dessous duquel il y a dommage pour les deux intéressés. Ce terme, le voici :

Le tarif doit être abaissé jusqu'au chiffre où un nouvel abaissement ne produirait pas un

accroissement de circulation susceptible d'apporter une augmentation de produit.

N'allez pas croire que c'est une grande et dangereuse latitude que vous laisseriez aux concessionnaires, en leur donnant ce principe pour règle; détrompez-vous, les chances d'abaissement productif sont immenses. Il ne faudrait pas, par exemple, imaginer qu'il suffira pour donner à un chemin de fer une clientelle suffisante, de procurer aux colis un prix de transport moindre que celui de la route de terre à laquelle le chemin fait concurrence. Ce seraient des entreprises ruinées, si elles ne parvenaient à doubler et tripler les relations du commerce; il faut que non-seulement elles absorbent toutes les marchandises qui voyagent aujourd'hui sur ces directions, mais que par la modicité des prix, elles déterminent le transport de celles qui, malgré l'abondance de leur production, ne peuvent être consommées que dans un rayon circonscrit. C'est ce rayon que les concessionnaires des chemins de fer ont, dans leur intérêt, obligation d'étendre; voyez donc si l'abaissement du tarif ne doit pas être toujours le but de leurs efforts?

Donc, établissons *comme fait*, que le concessionnaire est intéressé grandement à l'abaissement de son tarif, et qu'il ne l'arrêtera qu'après avoir, par tâtonnement, reconnu le terme que nous avons formulé.

Mais nous ne sommes parvenus qu'à la première partie de notre démonstration, et probablement pas à celle où on nous présage le moins d'acquiescement. On dira : « Soit : pour « obtenir le maximum de bénéfice, le conces« sionnaire a intérêt à abaisser son tarif, et « même à l'abaisser beaucoup ; mais enfin, « cette limite fixée par le maximum de bénéfice, « s'il la dépassait, s'il baissait encore son tarif, « il gagnerait moins, et toute la part enlevée « à son bénéfice, c'est le public qui en pro« fiterait. »

Ici plaçons la définition du mot *public* :

Est-ce une agrégation d'individus qui, soit comme producteurs, soit comme consommateurs, tirent un profit immédiat de l'exploitation d'un chemin de fer établi dans leur contrée ?

Est-ce plutôt cette masse de citoyens répandue sur toute la surface de la patrie ?

Administrateurs et législateurs du pays, cette distinction du tout avec la fraction ne peut vous échapper. Hommes de la France, l'intérêt public, c'est pour vous l'intérêt de toute la France.

Examinons d'abord quelle influence doit avoir sur les intérêts des producteurs et des consommateurs l'existence d'un chemin de fer s'étendant des lieux de production aux lieux de consommation.

Pour eux d'abord, le bénéfice est certain; car, pour qu'ils aient fréquenté la voie nouvelle, il a fallu qu'ils y aient trouvé économie comparativement aux voies dont antérieurement ils faisaient usage.

Ce bénéfice ou cette économie ont dû être considérables, car le concessionnaire n'a pu, ainsi que nous l'avons démontré, se borner à séduire, par une réduction quelconque de tarif, les habitués des autres voies; il a été dans l'obligation d'arriver à créer, par l'abaissement des prix de revient, une plus grande consommation des marchandises, et peut-être de donner ouverture à de nouvelles relations de commerce, en facilitant des échanges entre des

productions que la cherté antérieure des transports n'avait pas permis d'exploiter autrement qu'en proportion des besoins de la contrée restreinte où elles se produisent.

Admettons cependant que l'on veut encore accroître pour les usagers, cet avantage déjà si grand, et surtout si certain.

Sur les chemins de fer actuellement en exploitation, le minimum de réduction du prix de transport, comparé à celui qui, avant la construction du chemin, était perçu sur la voie de terre correspondante en faisant usage du roulage le plus lent, est de plus des 2/3. Ainsi, tout chemin de fer procure à ses usagers, pour le transport de leurs marchandises une économie qui ne saurait être moindre de 66 p. °/₀ sur la dépense qu'ils auraient eue à faire, si ce chemin n'existait pas. Ainsi, sur une dépense de 100 fr., qui eût été effectuée sur la voie de terre, quand l'usager économise sans risques, sans périls, 66 fr. 66 c., le chemin de fer perçoit 33 fr. 33 c., ayant à prélever :

1° Les frais proportionnels de traction et d'entretien ;

2° Comme dépenses fixes, les chances d'ac-

cidents, les intérêts du capital engagé, et le bénéfice éventuel.

Les frais proportionnels pour chaque exploitation sont dans un rapport constant avec la recette; mais ce rapport varie d'une exploitation à l'autre; cependant, on a remarqué que lorsque le chemin faisait de bonnes affaires, la proportion était d'environ les 11/20 de la recette brute.

Sur les 33 fr. 33 c. de recette brute, les frais proportionnels emporteront donc 18 fr. 33 c.

Il restera pour les chances d'accident, les intérêts du capital engagé et le bénéfice, 15 fr.

Supprimons les chances d'accident; voici 15 fr., pour les intérêts et le bénéfice.

Nous avons dit que la proportion des 11/20 de la recette brute appartenait aux exploitations lucratives. Or, c'est beaucoup que d'admettre que dans une exploitation lucrative, l'intérêt joint au bénéfice équivalent à 10 p. %; dans ce cas, les actionnaires auraient, en sus de l'intérêt légal de leur capital nominal, un profit de 5 p. %, représenté ici par la moitié de 15 fr., c'est-à-dire par 7 fr. 50 c.

Maintenant admettons qu'on retranche de

la recette brute tout ce bénéfice pour en doter l'usager.

Le profit net de 66 fr. 66 c. que, sans risques et périls, cet usager a déjà obtenu, sera porté à 74 fr. 16 c., c'est-à-dire à 11 p. °/₀ en sus de son profit obligé, du profit que la compagnie a intérêt à lui faire faire.

Et pour ce mince accroissement d'avantages, l'actionnaire, auquel il doit une si large part de profit, serait frustré de tout bénéfice, de toute compensation de ses risques, de toute récompense du bien répandu par lui dans le pays ?

Ce serait une grave erreur de croire qu'une pareille exigence, ou quelque chose d'approchant, pût être un acte d'utilité publique, un acte de protection des intérêts généraux aux dépens de quelques intérêts privés. C'est au contraire les intérêts généraux, les intérêts du pays, qu'on sacrifierait à une collection fractionnaire d'intérêts individuels.

En effet, qu'importe aux habitants du Midi et de l'Ouest, que sur un chemin de fer situé dans le Nord, les usagers de ce chemin gagnent 74 fr. 16 c. p. °/₀, au lieu de 66 fr. 66 c ?

Ce qui leur importe réellement, c'est d'arriver aussi à leur tour à participer à cet avantage, de réduire leurs frais de transport de 66 p. %. Or, pour qu'ils y parviennent, que faut-il ? Il faut que l'entreprise de la construction d'un chemin de fer soit profitable, le plus grandement profitable possible, à ceux qui l'acceptent. Il faut que ces entreprises offrent non pas seulement aux spéculateurs, mais aux souscripteurs sérieux, un placement avantageux de leurs capitaux; il faut que le père de famille voie là un emploi avantageux de ses économies; il faut y convier les capitalistes prudents et honnêtes, ces hommes qui ne risquent jamais individuellement de grosses sommes; mais qui cependant, vu leur nombre, ont une énorme puissance financière. Ah ! quand ces souscripteurs si recommandables, en intervenant dans la création de nos établissements industriels, devraient y trouver des sources d'opulence, y aurait-il donc à s'en plaindre ? Ne voit-on pas combien ces succès auraient d'influence pour faire surgir de nouvelles entreprises, et étendre sur tout le pays les bienfaits de la civilisation ?

Voilà, voilà le véritable intérêt public! qu'on cesse donc enfin de se préoccuper du soin de pressurer les concessionnaires au prétendu profit du public; nous avons prouvé que l'usager n'était pas le public, et nous avons prouvé que l'intérêt public, celui de l'usager, celui du concessionnaire, étaient d'accord pour l'abaissement du tarif jusqu'au terme où cet abaissement amènerait une réduction de bénéfice pour le concessionnaire; et que par delà ce terme, l'intérêt public et celui du concessionnaire défendaient d'y toucher.

Oui l'intérêt du public, l'intérêt du pays, pour mieux préciser la pensée, n'est pas que tel chemin de fer, toujours favorable à ses usagers, le devienne au point de nuire aux intérêts du concessionnaire; le véritable intérêt du pays, c'est que le bénéfice toujours certain, le bénéfice toujours considérable que les usagers tirent des chemins, soit le plus possible étendu à toutes les contrées de la France; et le vrai, le seul moyen d'approcher de ce désirable résultat, c'est de favoriser les entreprises, c'est de faire qu'un emploi de capitaux y assure des profits considérables, susceptibles

de diriger vers cette voie tous les spéculateurs prudents ; ceux-là qui placent et ne jouent pas.

Si notre argumentation a eu le bonheur de convaincre, il en sera tiré ces conséquences :

1° Que l'intérêt public et celui du concessionnaire étant que le tarif du péage sur un chemin de fer soit abaissé jusqu'au terme où cet abaissement n'augmenterait plus assez la circulation pour produire un bénéfice ; et qu'en l'abaissant au-dessous de ce terme, l'intérêt public comme l'intérêt du concessionnaire en souffriraient, il faut, dans une concession qui relate le tarif, le porter à un taux assez élevé pour être assuré que le concessionnaire n'hésitera pas à l'abaisser ;

2° Que, puisque le tarif, dans l'intérêt public comme dans celui du concessionnaire, est assujetti à un terme fixe pour chaque époque, qui ne pourrait être modifié, en plus ou en moins, sans préjudice pour les deux intérêts confondus sur ce point, ce ne pourrait être sur le tarif que porteraient les rabais, dans le cas où il y aurait jamais lieu à adjudication avec concurrence pour une concession de chemin de fer.

## DES CONDITIONS IMPOSÉES PAR LES CAHIERS DES CHARGES POUR LA CONFECTION DES CHEMINS DE FER.

L'établissement des chemins de fer présente deux avantages :

La réduction des frais de transport,

L'augmentation de la rapidité.

De ces deux avantages, le plus important, sans contredit, c'est le premier. Pour un grand nombre d'objets, une rapidité plus ou moins forte dans leur transport, est d'un faible intérêt ; pour tous, la réduction des prix de translation est un avantage majeur.

Si l'on examine maintenant avec attention la marche de l'exploitation d'un chemin de fer, on reconnaîtra que le plus ou moins de perfection apporté dans sa confection n'influe en rien sur le taux auquel son péage doit être fixé. Or, puisque de ce péage dépend le plus ou moins de réduction dans les frais de transport à supporter par le public, il est évident que le degré de perfection est sans rapport avec le principal

avantage que les chemins de fer offrent aux usagers.

Cependant quelques personnes pourraient penser qu'un plus grand degré de perfection dans la confection, devant augmenter considérablement la dépense, il devrait en résulter, pour les concessionnaires, la nécessité de tenir le péage à un taux plus élevé, et d'augmenter ainsi les frais du transport pour l'usager.

Cette déduction serait tout à fait favorable à notre argumentation, puisqu'elle tendrait à prouver que plus la construction d'un chemin absorbe de capitaux, moins il satisfait à la condition si essentielle de la réduction des frais de transport; mais nous ne voulons point user d'arguments qui ne sont que spécieux; c'est seulement par des vérités que nous entendons obtenir des convictions à nos conclusions, et des adhésions à nos propositions. Voici donc la position réelle de la question :

Avant qu'un chemin de fer soit entrepris, on doit, sans doute, réunir tous les documents propres à donner la faculté de pouvoir comparer la dépense présumable avec le produit probable, afin que, si les chances de ce pro-

duit ne sont pas de nature à ce qu'il y ait garantie que les intérêts du capital engagé seront au moins couverts, on puisse immédiatement renoncer à une entreprise reconnue n'avoir aucune chance de profit.

Mais une fois le chemin confectionné, la somme dépensée demeure sans influence sur la détermination du péage, et par conséquent sur le plus ou le moins de réduction que les frais de transport subiront. En effet, que le produit net couvre ou ne couvre pas les intérêts du capital engagé, il faut toujours régler le péage de manière à ce que ce produit net soit le plus considérable possible. Or, comme le règlement du péage le plus productif est sans aucune connexité avec la valeur du capital engagé, cette valeur, quelle que soit son exagération, ne peut nuire à la réduction des frais de transport que doit procurer un chemin de fer; seulement, elle a une influence majeure sur sa création.

Le produit net est évidemment la différence entre la recette et la dépense afférente à cette recette.

La recette se compose de l'application du

péage à la quotité des objets transportés.

La dépense consiste dans les frais de traction et les frais d'entretien du matériel fixe et du matériel mobile.

Ces frais sont proportionnels à l'activité de l'exploitation : plus la quotité des transports augmente, plus les frais de traction s'accroissent, plus le matériel fixe et mobile se détériore et s'use.

Si les frais proportionnels pour une quotité d'objets transportés excédaient le montant du péage appliqué à cette même quotité, l'exploitation serait ruineuse ; il faudrait l'abandonner.

C'est l'excédant du péage sur les frais proportionnels qui, multiplié par la quantité des transports opérés, constitue le produit net de l'entreprise. Il y a profit, si ce produit net excède le chiffre des intérêts du capital engagé.

Ces deux facteurs sont corrélatifs ; plus l'un augmente, plus l'autre diminue ; plus le péage sera faible, plus la circulation augmentera, et réciproquement.

Entre deux facteurs soumis ainsi à des lois de progression contraires, il y a nécessairement un maximum de produit.

Ces lois échappant à toute formule générale, et même à toute prévision dans une application locale, c'est seulement par le tâtonnement qu'on pourra découvrir le chiffre du péage le plus producteur, le seul des deux facteurs qu'on puisse faire varier à volonté.

C'est donc le concessionnaire, qui, rendu maître de son tarif, pourra *seul* arriver à la solution, solution qui, en lui procurant un maximum de profit, doit donner en même temps au pays un maximum d'avantages.

Sortons un instant de ces généralités pour entrer dans un positif plus vulgaire qui puisse fixer les idées sur des résultats non appréciables, sans doute, dans toute leur étendue, mais qui, considérés dans certaines limites bien garanties, seront peut-être déjà capables de procurer de satisfaisantes convictions.

Pour apprécier la principale utilité que l'exploitation d'un chemin de fer aura pour le pays, il faut, comme nous l'avons dit, supputer d'abord la réduction du prix de ses transports comparé au prix des transports opérés sur la voie actuelle.

Nous venons d'établir qu'on ne pouvait, *à*

*priori*, régler cette proportion qui dépend du tarif du péage; mais il y a déjà un minimum, aujourd'hui bien connu, dont on peut, sans risque, faire application. Ainsi, il n'est pas de chemin de fer en exploitation, qui n'offre aux usagers pour le transport des marchandises, une réduction de deux sur trois du prix que coûterait le même trajet opéré sur la voie de terre, et parcouru avec le plus de lenteur.

Le minimum du profit de l'usager ainsi connu, comparons-le, non au profit que nous ne pourrions apprécier sans tenir compte du capital engagé, mais au produit net que nous pouvons proportionnellement évaluer.

Nos recherches nous ont appris qu'avec un péage moindre que le tiers du prix perçu sur la voie de terre :

| | |
|---|---|
| Sur une recette de . . . . . . . . . . | 100 fr. |
| Les frais proportionnels montaient à environ . . . . . . . . . . . . . . | 55 |
| Reste donc au concessionnaire en produit net. . . . . . . . . . . . . | 45 fr. |

Ce produit doit couvrir les chances d'acci-

dents, les intérêts du capital engagé, et les bénéfices éventuels.

Mais l'orsque l'usager fait faire au
chemin une recette de. . . . . . 100 fr.
Il réalise sans risque et sans frais,
une économie de. . . . . . . . . 200 fr.

Nous ne sommes entrés dans ce détail dont, au besoin, nous prouverions que les données sont des faits, que pour faire apprécier l'immense avantage que le pays recueillerait de la création des chemins de fer; et combien il est du devoir du gouvernement, tuteur du pays, de favoriser et encourager ces concessionnaires, qui, par leurs hardies spéculations, concourent si fructueusement au développement de la prospérité publique.

En faisant ainsi ressortir la part si large que le public prélève sur les produits dus à l'exploitation des chemins de fer, il n'entre nullement dans nos intentions, ni dans nos opinions, de faire entendre que la part du concessionnaire en soit amoindrie, et doive rester sans valeur. Au contraire, c'est surtout quand le chemin procure de grands avantages aux usa-

gers, qu'il offre plus de chances de profit aux exploitants. Nous pouvons d'ailleurs assurer qu'à notre connaissance, il existe un chemin de fer qui, en procurant aux péagistes des avantages supérieurs à ceux indiqués ci-dessus, rend cependant encore plus de dix pour cent du capital engagé.

Lorsque des sources si abondantes de prospérité semblent devoir découler de la création des chemins de fer; lorsque récemment, tant de capitalistes s'empressaient de chercher dans ces patriotiques entreprises, un emploi large et progressif de leurs trésors, comment se fait-il que tout à coup le découragement le plus complet se soit emparé des actionnaires; et que le discrédit le plus absolu soit tombé sur les entreprises ?

Aurait-on découvert que ces entreprises renferment des germes invétérés et indestructibles de ruine et de désastres; qu'une stérile impuissance les a frappées de mort dans leur berceau; qu'il y a irrésistible impossibilité à leur réalisation; et que, comme des gouffres sans fond, elles engloutiraient sans mesure et sans limites, d'immenses capitaux dont l'intérêt, au taux le

plus minime, ne saurait être obtenu par la plus heureuse exploitation?

Si quelqu'un, après avoir médité sur les exigences réclamées par l'administration, et imposées par la législature pour les dernières concessions des grands chemins de fer, s'est tracé ce tableau, *il a tracé vrai!*

Oui, nous en avons l'intime conviction; les actes et les conditions de ces concessions sont des arrêts de ruine et de mort; oui, si l'on n'avait la persuasion que ceux qui les ont imposés ont été entraînés et égarés par une noble, mais trop absolue prédilection pour la perfection; que ceux qui les ont acceptés, n'ont pu en comprendre, et n'en ont pas compris la portée, il faudrait voir dans ce concours de volontés, stipulant pour des chimères, l'effet d'un fatal vertige.

Reprenons ces conventions, ces traités à leur origine, et examinons comment se sont successivement produites et précisées les fatales prescriptions qui les grèvent.

Nous avons dit plus haut que le plus ou moins de perfection qui serait apporté à la confection d'un chemin de fer n'influait nul-

avantage que les chemins de fer offrent aux usagers.

Cependant quelques personnes pourraient penser qu'un plus grand degré de perfection dans la confection, devant augmenter considérablement la dépense, il devrait en résulter, pour les concessionnaires, la nécessité de tenir le péage à un taux plus élevé, et d'augmenter ainsi les frais du transport pour l'usager.

Cette déduction serait tout à fait favorable à notre argumentation, puisqu'elle tendrait à prouver que plus la construction d'un chemin absorbe de capitaux, moins il satisfait à la condition si essentielle de la réduction des frais de transport; mais nous ne voulons point user d'arguments qui ne sont que spécieux; c'est seulement par des vérités que nous entendons obtenir des convictions à nos conclusions, et des adhésions à nos propositions. Voici donc la position réelle de la question :

Avant qu'un chemin de fer soit entrepris, on doit, sans doute, réunir tous les documents propres à donner la faculté de pouvoir comparer la dépense présumable avec le produit probable, afin que, si les chances de ce pro-

duit ne sont pas de nature à ce qu'il y ait garantie que les intérêts du capital engagé seront au moins couverts, on puisse immédiatement renoncer à une entreprise reconnue n'avoir aucune chance de profit.

Mais une fois le chemin confectionné, la somme dépensée demeure sans influence sur la détermination du péage, et par conséquent sur le plus ou le moins de réduction que les frais de transport subiront. En effet, que le produit net couvre ou ne couvre pas les intérêts du capital engagé, il faut toujours régler le péage de manière à ce que ce produit net soit le plus considérable possible. Or, comme le règlement du péage le plus productif est sans aucune connexité avec la valeur du capital engagé, cette valeur, quelle que soit son exagération, ne peut nuire à la réduction des frais de transport que doit procurer un chemin de fer; seulement, elle a une influence majeure sur sa création.

Le produit net est évidemment la différence entre la recette et la dépense afférente à cette recette.

La recette se compose de l'application du

Veut-on se faire une idée de ce que l'application de ces conditions sur un sol accidenté peut ajouter à la dépense? Nous allons en faire la comparaison :

En Belgique, le terrain étant presque plat, on a pu satisfaire, sans frais, aux conditions de pente et de rayon de courbure. Hé bien, sur le trajet d'Anvers à Malines, la lieue kilométrique n'a coûté, de construction et d'achat de terrain, que 360,000 fr. On parle d'un million et même de 1,200,000 fr., pour le chemin de Paris au Havre.

Une question se présente : si les chemins de fer n'étaient pas assujettis à ces rigoureuses conditions, les grands avantages qu'on en attend pour la prospérité du pays ne seraient-ils pas sensiblement altérés?

Avant de chercher la solution, posons d'abord en principe que sur un chemin de fer il y a un maximum de pente qu'on ne saurait dépasser sans inconvénient, et un minimum de rayon de courbure dans les changements de direction, qu'il faut se garder de réduire. Ainsi, par exemple, la tolérance qui accepterait pour les chemins de fer les conditions de

pente et de voies tournantes, auxquelles sont assujetties les routes de terre les plus rigoureusement réglementées, devrait être répudiée par les constructeurs et les concessionnaires. Mais entre le parfait et l'insuffisant, il y a bien des degrés intermédiaires; et c'est, à notre avis, en combinant les difficultés du sol, les dépenses qu'il y aurait à faire pour le soumettre à telles ou telles conditions, avec les avantages, en recette, que pourrait procurer la vitesse due à l'observation plus ou moins scrupuleuse de ces conditions, qu'on parviendra, pour chaque cas particulier, à une solution positive.

Obligé d'envisager la question dans sa généralité, afin d'arriver à des conclusions de principe, nous allons cependant essayer de préparer la conviction par l'exposé d'un fait accompli :

Une exploitation de douze années de durée nous permet de constater ce que peut encore avoir d'utile un chemin très-imparfait; et imparfait non-seulement parce que la nature du sol devait effectivement commander qu'on s'écartât beaucoup des exigences admises au-

jourd'hui en principe, lesquelles exigences eussent entraîné à des dépenses disproportionnées avec les produits probables; mais en outre, parce qu'à l'époque de sa construction, le peu d'expérience alors acquise dans la confection des chemins de fer a été cause que des vices de construction que, sans accroissement de dépense, on eût pu éviter, ont été tolérés.

Ce chemin, dans plusieurs parties de son parcours, a des pentes doubles de celle qu'on impose comme minimum. Dans ses tournants, il a des rayons qui ne sont que le sixième du rayon mininum exigé :

Maintenant voici, pour les usagers, ce qu'il a produit :

Le tarif du péage, imposé par l'ordonnance de concession, avait été réglé de manière à ce qu'il ne fût payé que le tiers du prix auquel revenait alors le transport sur la voie de terre.

Bientôt l'expérience démontra qu'en baissant encore ce prix, la circulation augmenterait, et de son propre mouvement la compagnie l'abaissa successivement jusqu'au terme où

une plus grande réduction eût amené une diminution de profit.

Toutefois, la réduction procurée par le chemin sur les frais de transport, a produit cet effet, que, depuis la création du chemin, la quotité des transports opérés a doublé, et qu'ainsi le consommateur a également doublé ses jouissances, et le producteur ses profits.

Heureusement et par acte de justice providentielle, les hommes honnêtes qui, sans aucune intention de spéculation, avaient, par sentiment patriotique, entrepris d'introduire en France cette grande et féconde invention; qui, sans se laisser rebuter par des prémices peu favorables, persévérèrent avec constance, et contrairement à ce qui se pratique d'ordinaire, restèrent tous propriétaires de leurs actions; ont vu, après quelques années d'épreuves et de sacrifices, leur probe entreprise devenir lucrative. Ainsi, aujourd'hui les actionnaires, après avoir, dès le début de leur exploitation, procuré aux usagers de grands bénéfices, retirent maintenant du capital engagé un intérêt *satisfaisant*.

Supposons maintenant qu'à l'époque où le

chemin a été concédé, on eût découvert et admis comme règles obligatoires, les conditions de construction imposées actuellement; nous attestons que la dépense eût dû être au moins triple de ce qu'elle a été; or, comme l'opération n'a été soumissionnée qu'après une évaluation scrupuleuse de la dépense, et une comparaison de cette dépense avec les profits présumables, il est certain qu'on eût renoncé à l'entreprise; et que les avantages, que recueillent le public depuis douze ans, et les actionnaires depuis cinq, eussent été perdus.

Il en est, et en sera ainsi, de ces grandes entreprises qui devaient et pourraient encore devenir pour la France de si riches sources de prospérité; si on ne se résout pas à les dégrever des exigences onéreuses qui pèsent sur elles, il est impossible qu'elles arrivent à bonne fin. Jamais les énormes capitaux nécessaires pour y satisfaire ne pourront être réunis; on n'oserait supposer que le produit éventuel pût suffire à en couvrir les intérêts; l'inquiétude des engagés, la méfiance de ceux qui ne le sont pas encore, empêcheront les fonds

souscrits de se réaliser, et les fonds complémentaires de se produire.

Si, au contraire, l'administration, renonçant à des prescriptions morbides, provoquait la législature à effacer des cahiers des charges ces fatales conditions, alors la confiance renaîtrait; la certitude que les capitaux souscrits seraient suffisants, et probablement même plus que suffisants, rendrait les recouvrements faciles. D'autre part, la remise en activité et en crédit des entreprises concédées serait un puissant stimulant pour diriger vers des spéculations analogues, les capitaux disponibles.

Examinons maintenant quelle pourrait être l'influence sur l'utilité, le service et les produits d'un chemin de fer, tant pour les usagers que pour les concessionnaires, des exemptions que nous réclamons.

Pour mieux fixer les idées et faciliter l'argumentation, posons une hypothèse:

Une compagnie, propriétaire d'un des grands chemins de fer concédés, dégrevée des conditions de construction originairement imposées, transmet à ses ingénieurs l'avis des modifications survenues, en les invitant à user, dans

son intérêt bien entendu, des facultés que cette tolérance autorise.

Admettons que les ingénieurs, conciliant habilement l'avantage d'avoir un chemin commode, facile, sûr et rapide, avec la nécessité de tenir compte des difficultés du sol, et de se maintenir dans les limites du capital que le produit présumé pourra servir, arrivent à ce résultat, que la pente dans les parties où elle atteindra son maximum, sera de $0^m,006$ par mètre au lieu de $0^m,003$; et que le minimum de longueur du rayon de courbure sera de $300^m$, au lieu de $1,000^m$.

On reconnaîtra que si ces modifications pouvaient en effet être admises, non sur tout le parcours du chemin, mais là seulement où elles réduiraient sensiblement la dépense, il en résulterait une grande réduction dans les dépenses de construction par la diminution, tant du développement de la voie, que du nombre et des dimensions de ces ouvrages d'art qui coûtent si cher.

Maintenant cherchons, en ce qui se rattache aux facultés spéciales aux chemins de fer, quelle altération ces modifications y apporteront;

et pour simplifier la question et pouvoir tirer des conclusions *à fortiori*, supposons, contre l'évidence, que toute la voie est, sans lacune, affectée de ces imperfections.

Sur un chemin de fer ayant une pente maxima de $0^m,006$ par mètre, et même un peu plus ; et dans les changements de direction un tournant d'un rayon minimum de $300^m$, et même un peu moins ; on peut :

Conduire les convois longs et pesamment chargés avec une vitesse de deux lieues à l'heure sans aucun risque, et avec toute facilité de ralentir et même suspendre la marche, à volonté, en employant des freins ordinaires ;

Conduire les convois composés d'un petit nombre de voitures légèrement chargées, et de manière à ce que le centre de gravité soit peu élevé au-dessus des rails, avec une vitesse de quatre lieues à l'heure.

Ainsi, quant aux marchandises pesantes et encombrantes, elles seront transportées avec une vitesse supérieure à celle du roulage accéléré; et, quant aux voyageurs, la rapidité de leur marche égalera celle des malles-postes, le

véhicule le plus rapide qui existe en ce moment en France.

Les avantages de la rapidité se trouvant ainsi limités, examinons jusqu'où pourront s'étendre ceux qui proviennent de la réduction des dépenses :

Si, en transportant les marchandises avec une vitesse égale et même supérieure à celle que procure le roulage accéléré, le concessionnaire demandait un prix plus fort que le tiers de celui qu'exige le roulage ordinaire, sa spéculation ne vaudrait rien. Le supposant, ainsi que cela doit être, parfaitement libre du règlement de son péage (1); pour obtenir le maxi-

(1) Par cette liberté, nous n'entendons pas que le péage pourra être réglé de gré à gré et varier d'un jour à l'autre, soit pour son prix, soit de personne à personne. Un règlement de voirie pourrait porter les clauses : que le concessionnaire serait tenu de soumettre son tarif à l'autorité administrative; que chaque fois qu'il y aurait variation, il devrait en prévenir; que lorsque la variation serait une diminution, elle aurait un effet immédiat; que lorsqu'elle comporterait une augmentation, il devrait s'écouler un intervalle de six mois entre l'avertissement

mum de profit auquel il doit tendre, il sera nécessairement conduit, non-seulement à attirer sur sa voie toutes les marchandises roulant actuellement sur la route de terre parallèle; mais comme il n'y a peut-être pas en France trois directions de route qui, sur une longueur de soixante à cent lieues, possèdent une circulation capable de suffire à l'alimentation d'un chemin de fer, il faut qu'un grand chemin de fer absorbe, non-seulement tous les transports actuels, mais qu'il en fasse naître de nouveaux, d'inconnus, d'imprévus. Ce serait à tort qu'on concevrait des doutes sur la possibilité d'atteindre à un pareil résultat. Il ne peut manquer de se réaliser du moment que la réduction des prix de transport s'opérera sur une grande échelle, car le rayon de consommation de toutes les marchandises s'accroît en raison inverse de leur prix; et sur beaucoup de marchandises les frais de transport exercent une grande influence sur le prix à payer par le consommateur.

---

et l'effet..... Que n'applique-t-on aux diligences ces sages précautions!

Citons à ce sujet un fait péremptoire :

Le charbon minéral se répand à de telles distances, qu'aux dernières limites de ses rayons de consommation, il a acquis près de vingt fois la valeur qu'il avait, au lieu de production. On comprend qu'en ne tenant pas compte des usines, dont des circonstances locales déterminent impérieusement la position, la consommation diminue à mesure que le prix augmente ; et le prix augmente à mesure qu'on s'éloigne du lieu de production. Si donc les frais de transport pour une distance donnée se réduisaient de beaucoup, la consommation serait doublement augmentée ; d'abord, parce que le rayon de consommation se prolongerait d'autant, et que sur les divers points, traversés par le rayon actuel, la quotité du charbon employé augmenterait en proportion de la réduction de son prix.

Le charbon n'est pas la seule denrée dont le débit soit limité par l'accumulation des frais de transport. Les carrières, les bois, etc., etc., quelle que soit la supériorité de leurs produits, n'obtiennent d'emploi qu'à une distance très-restreinte. Mais lorsque les frais de transport

sont réduits, l'effet est le même que si on rapprochait les distances.

Dans cet exposé, nous n'avons eu nul égard à la plus grande rapidité translative que le chemin de fer, malgré son imperfection relative, procurerait à ses colis, parce que cet avantage nous paraît léger comparativement à l'effet que produira la modicité de son péage. Voici le véritable but de notre argumentation: prouver qu'un chemin de fer sans satisfaire aux conditions si rigoureuses qu'on a voulu imposer, et qui s'accordent si mal avec la nature de notre sol, peut encore rendre d'éminents services au pays, tout en cessant d'être une source de ruine pour ses fondateurs. Ce fait est démontré pour la partie la plus importante du service des chemins de fer, le transport des marchandises; nous espérons pouvoir maintenant convaincre que même pour les voyageurs, un chemin imparfait procure encore de grands avantages; et que pour l'un et l'autre emploi, il serait déraisonnable de sacrifier, ou même retarder la création, pour obéir à ce fatal principe, que rien n'est bon et bien, s'il pouvait être mieux.

Nous convenons, avec franchise, que pour le transport des voyageurs, une grande rapidité serait désirable. Dans un état social en progrès, le temps de l'homme devient de plus en plus précieux; ainsi, plus les moyens de communications acquerront de promptitude, plus les relations s'étendront, se multiplieront; et plus l'impulsion progressive qu'elles doivent donner à la civilisation, sera accélérée.

Nous devons donc, en considérant cette question sous un point de vue exclusivement philosophique, passer condamnation. En effet, c'est un dommage, c'est un préjudice que cette renonciation à un mode si rapide de communications individuelles; et s'il y avait lieu d'espérer que nos lignes concédées ou projetées, pourraient, dans un avenir défini, se prolonger et se croiser de manière à unir par un réseau continu tous les points principaux de la terre, il y aurait à regretter, en effet, qu'une trop timide méfiance de nos ressources, ou une trop grande impatience de jouir d'avantages certains, prochains et déjà considérables, mais, cependant encore incomplets, nous eût empêchés de concentrer tous nos efforts, toute

notre puissance d'action, à préparer la réalisation de ces magnifiques résultats.

Cependant, peut-être nous sera-t-il permis, en bornant nos regards aux limites d'un horizon moins vaste, dont les points de repère soient plus faciles à discerner, de fixer notre attention sur des considérations plus matérielles, mais aussi plus positives; et surtout plus propres à nous faire vulgairement apprécier les avantages qu'une rapidité modeste, compagne d'un voyage opéré à un prix minime, procurerait à la société.

Nous avons dit plus haut qu'un convoi composé d'un petit nombre de voitures formant les anneaux de la chaîne (trois ou quatre wagons au plus), ayant peu de charge, et cette charge étant disposée de manière à ce que les centres de gravité soient peu élevés au-dessus des axes de rotation, pourrait, avec sûreté, avoir sur le chemin imparfait que nous avons décrit, une vitesse de quatre lieues à l'heure; c'est-à-dire la vitesse la plus grande qu'en France, on soit parvenu à donner sur les routes royales; la vitesse maximum des malles-postes.

Les frais de halage ne seront pas supérieurs, dans ce cas-ci, à ceux qu'exigerait un convoi de marchandises; mais ils s'appliqueront à des poids beaucoup moindres et à des objets beaucoup plus encombrants. Douze voyageurs réunis dans une voiture en formeront la charge; avec leurs bagages, ils représenteront au plus une tonne métrique, tandis que le wagon chargé de marchandises en porte trois.

Or, nous avons démontré que le convoi chargé de marchandises, et marchant sur un chemin de fer qui ne lui permet qu'une vitesse de deux lieues à l'heure, devait opérer ses transports à un prix maximum équivalant, au plus, au tiers du prix que le roulage ordinaire sur la voie de terre perçoit. Le concessionnaire pourra donc établir le prix des places de douze voyageurs sur celui que payeraient trois tonnes de marchandises; c'est-à-dire, sur celui qu'à distance égale payerait une tonne voyageant sur la voie de terre par le roulage ordinaire.

Toutefois, il faut tenir compte ici de deux causes d'augmentation des frais proportionnels;

d'abord, l'accroissement de la valeur du matériel mobile et des frais de son entretien; ensuite, le nombre des locomotives à peu près doublé pour un nombre égal de wagons, la consommation du combustible restant cependant la même puisque la rapidité est double. C'est beaucoup que d'admettre que ces deux surcroîts de dépense absorberont la moitié de la recette brute, et qu'au lieu de prendre pour l'équivalent du prix à payer par les douze voyageurs, une tonne de marchandises transportée, à distance égale, par le roulage ordinaire, il faut supputer sur deux tonnes. Cependant pour que nos conclusions soient considérées comme *à fortiori*, portons à deux tonnes le prix du wagon-diligence.

Dans un rapport fait par M. Ch. Dupin à la chambre des députés, inséré au *Moniteur* du 24 février 1831, cet habile et ingénieux explorateur nous apprend qu'en France le prix moyen du transport de 50 kil. à une lieue de distance, par le roulage ordinaire, est de 0 franc 0467; pour deux tonnes, c'est 1 franc 868.

Ainsi donc 12 voyageurs auraient à payer

par lieue 1 fr. 868, c'est-à-dire, o fr. 152 par place. Il n'y a point de voiture, si incommode et si lente qu'elle soit, qui puisse, pour ce prix, entrer en concurrence.

De semblables résultats sont trop satisfaisants pour que nous devions beaucoup nous affliger de ce que la nature de notre sol ne nous permet pas d'aspirer à en obtenir de plus complets ; mais la conclusion qu'il importe surtout que l'on tire de notre argumentation, c'est qu'il ne faut plus, par de vaines prétentions de perfection, compromettre la création de ces belles et grandes entreprises dont l'influence sur la prospérité publique ne saurait être trop largement évaluée.

En conséquence, nous demandons :

1° Que les concessionnaires des chemins de fer actuellement en cours d'exécution soient relevés des conditions prescrites dans les cahiers des charges relativement au maximum de pente et au minimum du rayon de courbure dans les tournants ;

2° Qu'on fasse authentiquement connaître que désormais les spéculateurs, disposés à se livrer à de pareilles entreprises, n'ont plus à

redouter que par des conditions, imposées ainsi comme règles générales, et sans égard aux inégalités et accidents du terrain à traverser, les dépenses de constructions soient portées à un taux tellement élevé, qu'il serait impossible d'espérer obtenir une balance entre les produits nets et les intérêts du capital engagé;

3° Que pour les concessions de chemins de fer en instance, et celles qui seront réclamées à l'avenir, les ingénieurs de l'État n'aient à intervenir que pour ce qui se rapporte, dans la construction, soit à la solidité de la voie, soit à la sûreté de son parcours, soit à l'obligation de conserver aux chemins préexistants que la voie traverse, une viabilité conforme à leur destination;

4° Que dans les règlements d'exploitation, les administrations générale et locale interviennent pour déterminer, pour chaque nature de convoi et chaque portion de chemin, selon les pentes plus ou moins fortes, selon les tournants plus ou moins courbés, le maximum de la vitesse permise.

## DE LA DURÉE DES CONCESSIONS.

Avant d'entrer dans l'examen de cette haute question de moralité sociale, qu'il nous soit permis de jeter quelques regards sur le développement dont la spéculation des chemins de fer nous paraît susceptible.

Supposons qu'enfin, bien pénétré de ces grandes vérités, que l'intérêt public est intimement lié à la prospérité des concessionnaires; que les bénéfices les plus considérables faits par ces compagnies tourneraient également à la prospérité de la société générale, on ait abandonné ce système de restrictions et d'entraves dont on a jusqu'à ce moment embarrassé l'accès et la marche de ces délicates entreprises; alors, grâce à la tutélaire protection qui aurait succédé à une rigueur si austère, à une méfiance si hostile, les chemins de fer procureraient des bénéfices assez considérables pour provoquer de toute part le désir d'y participer.

Nul doute qu'un développement immense

et rapide ne fût donné à cette industrie; d'autant qu'il ne s'agit pas ici d'enfouir des capitaux qui ne doivent plus de longtemps se reproduire; au contraire, il s'agit de donner à un capital considérable, produit de l'accumulation de petits capitaux individuellement prélevés sur des économies privées, un écoulement accéléré et une grande dissémination; puissants moyens pour produire de nouvelles sources de profits, dont l'accumulation donnera immédiatement lieu à la formation de petits capitaux, ressource assurée pour satisfaire aux besoins de nouvelles entreprises.

Cela peut surprendre au premier abord; mais il n'en est pas moins certain que, bien loin d'épuiser les capitaux de celles qui naîtront après elle, une grande entreprise, lorsqu'elle réussit, en provoque et facilite de nouvelles, et multiplie les ressources qu'elles doivent puiser dans la prospérité et la confiance publique.

Cela est vrai; surtout pour les chemins de fer; car ici le concours cesse d'être une concurrence, ou plutôt la concurrence est bien plus souvent un avantage qu'un danger. Se figure-

t-on tout ce qu'un réseau à nœuds rapprochés procurerait d'accroissement de circulation sur les différentes lignes? Les embranchements, c'est là fortune du tracé principal; et c'est un secours réciproque et non une rivalité qui résulte de toute rencontre de chemin.

Posons donc en principe que le succès d'un chemin de fer prépare des ressources et des chances pour la création de nouveaux chemins; et que la multiplicité des chemins accroît les chances de prospérité de ceux qui existent, et donne de plus fortes garanties à ceux à créer.

Quel vaste avenir, quelle progression de richesse! Oui, toute la difficulté consiste à entrer dans la voie; cet obstacle vaincu, le sol s'aplanit et la perspective est immense. On n'oserait assigner combien de richesses peuvent se rattacher à ce genre de spéculations, dont les limites sont si étendues; convenons seulement que si les chemins de fer réussissent, ils arriveront à ce point de représenter, en France, un des éléments les plus considérables de la fortune privée. C'est à cette conclusion que nous avions besoin d'amener nos lecteurs comme prémisses de notre argumentation.

Il a été de tout temps reconnu que le premier élément de l'ordre social, c'était l'esprit de famille. Où la société puiserait-elle en effet ce sentiment de la perpétuité qui seul fait sa force et assure ses progrès, si ce n'était dans l'esprit de famille qui vit de cette pensée de perpétuité inspirée par la nature, lorsqu'elle grava dans le cœur humain le sentiment inné de la paternité. Mais cet esprit de famille, où se rattache-t-il? comment s'entretient-il? où se matérialise-t-il, en quelque sorte, pour prendre une forme solide, durable, qui le fasse résister à l'instabilité des sensations humaines? Dans la propriété! la propriété, qui rappelle les ancêtres à qui on la doit; les descendants à qui on la transmettra après y avoir, peut-être, gravé son souvenir par quelques accroissements, quelques améliorations. Ménageons donc ce lien d'union et de morale sociale; faisons qu'il soit, autant que possible, stable et honoré; facilitons à toutes les familles le moyen de le faire naître et de l'entretenir; et surtout ne les provoquons pas, par la séduction de jouissances anticipées, à concentrer sur une ou deux générations des fruits

dont le renouvellement périodique eût dû être perpétué, afin d'avoir réellement le caractère moral et fécond de propriété de famille.

Est-ce là ce que nous faisons ? Non.......
A notre honte et à notre grand péril, nous faisons le contraire :

Lorsque l'industrie, dans sa véhémente effervescence, tend à créer partout de nouvelles propriétés foncières, de ces propriétés qui, puisant déjà une partie de leur essence dans la propriété territoriale, participent, comme elle, à une sorte de fixité de revenu, à une faculté d'amélioration par une bonne gérance, à l'*honneur* de payer au pays le tribut le plus sûr, le plus juste, le plus civique, l'impôt foncier ; lorsque ce nouveau genre de propriété, avec quelques autres analogues, va peut-être monter au double de la valeur de la masse des propriétés territoriales existantes aujourd'hui, c'est à le flétrir du caractère fatal de propriétés viagères que tendent nos efforts, nos discussions, nos lois.

Ce sont les traités de nos économistes, les propositions de nos gouvernants, les discus-

sions de nos chambres, nos lois, qui tiennent à la société ce cynique langage :

« Écoutez, voici une affaire qui promet « d'heureux résultats ; mais nous sommes maî- « tres de rendre les conditions plus ou moins « favorables ; eh bien ! puisque votre intérêt « personnel est de vous assurer une existence, « non-seulement aisée, mais opulente, hâtez- « vous de placer vos capitaux dans cette affaire, « car la seule condition que nous voulions « vous imposer ne vous touchera guère ; il « s'agit seulement de porter à un terme que « votre existence ne saurait dépasser, la jouis- « sance des produits : et après ce terme écoulé, « revenus et capital, tout disparaîtra. Vous n'y « serez plus, que vous importe ?

« Un moment.... Vous jetez un regard in- « quiet sur ce jeune homme, sur cette jeune « fille qui vous accompagnent ; dont la desti- « née vous préoccupe : eh bien ! que votre « conscience soit en repos, nous allons les « comprendre dans le terme : ils ont vingt ans, « le terme sera à soixante-dix ans ; ils sont « plus jeunes encore : eh bien ! quatre-vingt-

« dix, quatre-vingt-dix-neuf, soit. A présent « qu'avez-vous à désirer ? »

Il n'est que trop vrai ! Beaucoup ne désirent rien de plus ; pour eux quatre-vingt-dix-neuf ans et la perpétuité, c'est même chose ; mais est-ce à vous, chambres et gouvernement, est-ce à vous à spéculer sur un aussi vil sentiment ? Est-ce à vous à le provoquer par une tacite approbation, par des lois qui, en lui faisant appel, semblent le sanctionner ?

Croyez-vous donc que c'est un tort léger que de préparer à la société, dans l'avenir, d'aussi terribles perturbations !

Que vos efforts tendent à faciliter à toutes les familles misérables l'amélioration de leur avenir, soit : c'est une noble entreprise, un but louable qu'il n'est pas impossible d'atteindre ; c'est enfin un moyen de consolider l'ordre et le bonheur social ; mais quand, au contraire, vous préparez infailliblement des mutations opposées ; quand vous fixez froidement l'époque où l'opulence se transformera en misère ; avez-vous assez réfléchi sur la responsabilité que vous assumez, et les affreuses conséquences qui ne peuvent manquer de découler de vos

imprudentes mesures? Avez-vous calculé les effets des germes de tempêtes que vous semez dans les champs de l'avenir? Avez-vous pesé tous les embarras que jettent dans une société les grands bouleversements dans les fortunes privées? vous ne pouvez nier ces terribles conséquences; voyons vos compensations:

Une association de capitalistes honnêtes, souscripteurs sérieux, préoccupés de dividendes et non de primes, a conçu un projet qui ne peut servir ses intérêts particuliers, qu'autant que, dans une proportion bien plus large, il servira ceux de la société. Elle s'adresse à l'administration et au pouvoir législatif pour obtenir l'autorisation de faire ainsi le bien de tous; et voici ce qu'on lui répond:

« Achetez au préalable et à perpétuité à ceux « qui le possèdent, le terrain qui vous est in- « dispensable; couvrez-le à grands frais, des « constructions nécessaires à l'exploitation que « vous projetez; puis, au bout de tant d'an- « nées, nous qui ne contribuerons en rien à ces « dépenses, pour vous remercier des avantages « supérieurs aux vôtres, que nous en aurons « tirés, nous nous déclarons vos héritiers, tant

« pour le fonds que pour les fruits. Telle est « la protection que l'État vous accorde ; tel est « l'encouragement qu'il offre aux entreprises « utiles ; tel est le moyen ingénieux d'accroître « gratuitement en immeubles et meubles le « domaine de l'État, en stimulant le vil penchant de l'égoïsme parmi les citoyens, et « exploitant cette déplorable corruption, ce « matérialisme de sentiment qui font que pour « trop de gens la durée de la vie, c'est le « temps. »

Répudions à jamais ces procédés honteux qui tendent à produire des recettes illicites. Que le trésor national soit à jamais préservé de ces héritages frauduleux ; et croyons que le plus fatal de tous les impôts, c'est celui dont la perception s'établit à l'aide de la corruption de la morale publique.

Nous concluons de ce qui précède, qu'on doit renoncer au système des concessions temporaires, en ce qui concerne les entreprises de chemins de fer.

## DES GARANTIES D'INTÉRÊTS ET DES SUBVENTIONS RÉCLAMÉES DU GOUVERNEMENT.

On a souvent proposé de favoriser les demandes en concession de chemins de fer, en faisant offrir par l'État, soit une subvention en capitaux, soit la garantie d'un minimum d'intérêt pour le capital engagé.

Autant nous sommes disposé à insister pour que le gouvernement protége l'extention des profits des concessionnaires des entreprises qui, débarrassées d'entraves, de prescriptions et de conditions restrictives, présentent des chances favorables, autant nous croyons que ce serait mal à propos que le gouvernement provoquerait à l'acceptation d'entreprises qui ne sauraient procurer, par leurs produits intrinsèques, une compensation suffisante des avances à faire et des frais d'exploitation, qu'en grevant le trésor public, soit d'une subvention, soit d'une garantie de minimum d'intérêt.

N'est-il pas en effet évident que, dès lors que tel chemin de fer ne pourrait recueillir, en

droits de péage, une somme capable de compenser les dépenses, c'est que ce chemin n'a point une utilité correspondante aux sacrifices qu'entraîne son établissement? Qu'au moins il y aurait plus de convenance et d'urgence, à établir d'abord les chemins susceptibles de se suffire à eux-mêmes, car ceux-ci devant nécessairement être les plus suivis, seront indubitablement les plus utiles. Il ne faut donc pas, en imposant des charges à l'État, exciter les capitalistes à porter leurs placements sur des entreprises moins avantageuses au pays.

Est-il vrai, en réalité, que l'intervention du gouvernement, soit comme bailleur de fonds, soit comme garant d'un minimum de produit, puisse être un encouragement pour une entreprise? L'impression qu'elle produira dans l'opinion correspondra-t-elle au secours effectif qu'elle procurera? Nous ne le pensons pas: il nous semble, au contraire, que cette intervention secourable discréditera l'entreprise, et rendra douteuses ses chances de succès. La confiance ne saurait se porter sur une entreprise qui, avant de naître, réclame des secours, et implore des garanties.

La garantie d'un minimum d'intérêt accordée par le gouvernement aux compagnies qui se rendraient concessionnaires de l'entreprise d'un chemin de fer, serait, selon nous, une source de graves inconvénients, soit qu'on la considère dans l'état actuel, sous le rapport de l'opportunité, soit qu'en l'admettant en principe comme moyen d'encouragement, on en calcule les effets sous le double rapport des conséquences qui en resulteraient, tant pour l'État que pour les compagnies.

Sous le rapport de l'opportunité, nous ferons remarquer qu'il y a en ce moment, en France, un grand nombre de chemins dont le succès serait assuré, si aucune entrave n'était mise à la liberté de leur action, tant pour la construction, que pour l'exploitation; or, personne ne niera que le chemin le plus utile, le plus désirable pour le pays, ne soit celui qui a chance d'être le plus fréquenté; ce qui revient à dire, celui qui donnera le plus de produit. Dès lors on comprend que, puisque ce sera précisément sur ces sortes de chemins que devront naturellement se porter les capitaux, il est au moins inutile de les doter de garanties, cela pourrait

même être un inconvénient, en ce que le chemin doté serait souvent préféré, alors même qu'il ne serait pas le plus avantageux, ni par conséquent le plus utile.

Sous le rapport d'une application de principe, en faisant abstraction d'une opportunité qui se rapporte au temps présent seulement, voici les principaux arguments que cette question a soulevés :

Les partisans de la garantie disent : qu'elle est un puissant moyen de rassurer les actionnaires sérieux qu'il importe surtout d'attacher à ces sortes d'entreprises ; que ces hommes ordinairement peu hasardeux, sont cependant très-susceptibles de se laisser séduire par des espérances de profits extraordinaires ; mais que leur inquiète prévoyance a besoin d'être ménagée, et qu'elle serait pleinement rassurée, si, conservant l'éventualité de revenus considérables, il y avait certitude que la réduction de ces revenus ne pourrait dépasser une certaine limite.

Cette argumentation est jugée par les adversaires de la garantie être plus spécieuse qu'exacte : ils prétendent que, bien loin d'exci-

ter la confiance pour l'entreprise, cette mesure précautionneuse sera considérée comme un signal de péril. La vue d'un paratonnerre n'écarte pas la pensée de la foudre, et le passager qui, en s'embarquant, voit l'armateur offrir de fortes assurances pour son chargement, n'en augure rien de bien tranquillisant pour sa sûreté personnelle.

Toutefois, pour ne pas élever un débat sur la nature assez vague et très-variable des impressions humaines, admettons qu'en effet la garantie d'un minimum d'intérêt inspirera plus de confiance que de méfiance; et cherchons si cet avantage concédé ne serait pas amplement compensé par les graves inconvénients que la mesure ferait surgir.

Rien de si difficile à mesurer avec exactitude, rien qui exige autant de recherches, de supputations, de calculs compliqués, que l'appréciation, *à priori*, des dépenses et produits de l'exploitation d'un chemin de fer projeté. L'intérêt privé, de sa nature actif et perspicace, peut, à force de soins et de persistance, parvenir à réunir des documents suffisants, non pour établir un rapport approximatif entre les

deux éléments, recette et dépense, mais seulement pour indiquer les limites probables du minimum de l'une, et du maximum de l'autre.

Personne ne contestera qu'il est fort important d'éviter les mécomptes. Nous avons tous déploré les fatales conséquences que ces mécomptes ont fait naître; et lorsqu'il s'agit d'en rendre le trésor public garant, c'est une obligation d'employer les moyens les plus efficaces pour résoudre préalablement la question. Cependant, quel serait l'effet de la mesure? Ne serait-ce pas d'engourdir l'action de l'investigation privée qui seule est apte à recueillir quelques lumières sur les chances de l'entreprise? et lorsqu'il est si important d'écarter le spéculateur des entreprises hasardées, par cette offre de garantie on l'y inciterait, au contraire, à ses risques et périls, et à ceux de l'État.

Toute forte qu'elle est, cette considération cède devant l'appréciation du préjudice que causerait aux compagnies une garantie qui rendrait obligatoire l'intervention des agents du gouvernement, dans la direction de leurs actes administratifs : n'est-il pas évident en effet, que dès que le gouvernement se serait

engagé à des sacrifices éventuels dépendants des résultats de la gérance d'une entreprise privée, il deviendrait indispensable qu'il exerçât sur toutes les opérations administratives un contrôle sévère et incessant, et une action répressive? Ne comprend-on pas dès lors tout ce qu'aurait d'entravant, de paralysant, de fatal pour une industrie privée en action, la tutelle absolue du gouvernement exercée par l'intervention permanente de ses agents? Ah! gardons-nous d'accorder ce dangereux secours, ce remède empoisonné! Que les entreprises souffrantes, constituées par nous, que les entreprises à naître dont la trop faible vitalité demande un tutélaire appui, reçoivent une protection plus efficace, une protection surtout qui n'engage pas leur liberté, bien précieux pour tous et partout, mais aliment indispensable à la vie et aux progrès de l'industrie.

On dira peut-être que ce contrôle ne serait qu'éventuel; qu'il n'y aura intérêt et obligation à l'exercer qu'alors que la garantie sera dans le cas d'avoir son effet; et que dès que les produits atteindront le taux de cette garantie,

toute intervention, tout contrôle deviendront superflus.

A ceci nous répondrons : Qu'alors même que la situation des affaires de l'entreprise serait satisfaisante, dès que le gouvernement reste engagé, l'intervention de ses agents doit être permanente. Une hypothèse justifiera cette assertion :

Admettons une entreprise qui aurait obtenu une garantie de 3 p. % d'intérêt pour le capital engagé; supposons que cette compagnie soit parvenue à recueillir un produit net représentant 5 p. % de ce même capital. On devrait donc en conclure que l'État libéré, pour le moment, de sa subvention, pourrait se dispenser de toute intervention, et laisser l'administration de l'entreprise agir en pleine et entière liberté.

Afin de mieux préciser le raisonnement, prenons des chiffres et supposons que pour satisfaire à un dividende de 5 p. %, il faut un produit net de 900,000 fr.

Ceci convenu, voilà que l'ingénieur de la compagnie, plus habile dans son art qu'expert en combinaisons financières, propose, soit

dans le tracé du chemin, soit dans le matériel, une modification dont la dépense s'élèvera à un million. Pressé d'établir quelle pourra être l'augmentation de produit à attendre de cette modification, son calcul présente une somme d'environ 40,000 fr.

Les actionnaires de bon sens s'écrient qu'il est inutile d'examiner une pareille proposition: qu'une avance d'un million ayant pour résultat une augmentation éventuelle de produit de 40,000 fr., ne saurait être, en spéculation industrielle, une opération admissible.

Mais un actionnaire, plus expert en calculs financiers, fait remarquer que la question, en l'appliquant à la situation particulière de la compagnie, ne se résume plus à savoir si une avance d'un million est suffisamment couverte par une augmentation de produit de 40,000 f.; qu'il faut examiner soigneusement sur qui pèsera toute la dépense du million. Qu'ainsi, par exemple, si on consacrait à ce travail les 900,000 fr., produit net annuel, les actionnaires ne seraient pas pour cela frustrés de tout revenu; que par la garantie, le gouvernement leur doit 3 p. %, c'est-à-dire 540,000 f,

Pour couvrir la dépense totale, montant à un million, la compagnie n'aurait donc plus à compter que 460,000 fr., dont l'effet serait une augmentation de produit de 40,000 fr.

Sans doute le gouvernement saurait se préserver de pareilles manœuvres, mais il faudrait alors que sa surveillance et son intervention fussent toujours en action; il faudrait qu'il examinât, suivît et contrôlât tous les actes de l'administration exploitante. Sous une semblable entrave, quel établissement industriel, si heureusement combiné qu'il fût, pourrait prospérer (1)?

(1) Voici un fait à l'appui..... Une compagnie, dans le commencement de l'exploitation de son chemin de fer, pour parer à des accidents imprévus, réparer des défauts de construction, donner à son matériel mobile une extension dont la pratique seule avait pu faire connaître la nécessité, couvrir enfin l'excédant que dans ses devis primitifs avait occasionné la scandaleuse exagération des valeurs affectées au terrain qu'elle dut acquérir, fut forcée, pour éteindre ce déficit, de lui consacrer la totalité de ses produits nets pendant les premières années de son exploitation. Les actionnaires comprenant la sagesse de cette mesure, y adhérèrent unanimement, et

Nous persistons donc à croire que, sauf quelques cas exceptionnels qui ne devront

---

aujourd'hui continuent encore d'opérer un prélèvement, non plus pour solder des dépenses faites, mais pour pourvoir à des améliorations. Malgré ce prélèvement qui touche à son terme, ils reçoivent maintenant 6 p. °/₀ du capital qu'ils ont versé.

Si, pour leur malheur, le gouvernement leur eût assuré une garantie de 3 p. °/₀ d'intérêt pour leurs capitaux engagés, beaucoup n'auraient probablement souscrit qu'en se promettant la jouissance annuelle de ce minimum de revenu ; les tuteurs, par exemple, se seraient crus obligés d'en exiger le recouvrement périodique.

Or, ou le gouvernement, ce qui certainement eût été aller au delà de ses engagements, eût soldé le 3 p. °/₀, ou, ce qui eût été plus rationnel, il n'eût consenti qu'à compléter à 3 p. °/₀ du capital engagé, s'il y eût eu lieu, le montant du produit net.

Dans le premier cas, les fonds fournis par le gouvernement auraient eu pour résultat de rendre la spéculation plus fructueuse pour les actionnaires en les déchargeant des sacrifices qu'ils ont dû faire pour parvenir à un lucratif résultat; dans le second cas, qui est de beaucoup le plus probable, la garantie eût été pour la compagnie une cause de ruine, en privant son administration de la faculté de réclamer des actionnaires la renonciation à tout

être pris en considération qu'après que les chemins de fer, susceptibles de satisfaire par leurs propres ressources, à tous leurs besoins, seront exécutés, le gouvernement doit se borner à seconder et secourir ces sortes d'entreprises, en allégeant, ou même en supprimant les conditions si dures, imposées dans les cahiers des charges.

Si cependant des motifs spéciaux et puissants, puisés en dehors des considérations d'intérêt industriel, tels, par exemple, que pourraient être des combinaisons stratégiques ou de politique commerciale, avaient assez d'importance pour déterminer le gouvernement à s'écarter, pour un cas particulier, du sage principe de non intervention pécuniaire, nous préférerions de beaucoup la subvention fixe à la garantie d'intérêts. Avec le mode de

---

dividende jusqu'à ce qu'il eût été satisfait aux réparations, améliorations de la voie, et augmentations de matériel mobile, mesures indispensables pour donner à l'exploitation toute l'activité dont elle est susceptible; et le complet des avantages qu'elle peut procurer au pays et à ses fondateurs.

subvention du moins, l'intervention du gouvernement dans l'administration de la compagnie ne saurait avoir lieu que pendant la durée de la confection, et l'exploitation, cette partie vitale, se trouverait préservée de cette fatale influence.

## DE LA CONCURRENCE EN FAIT DE CONCESSIONS DE CHEMINS DE FER.

Nous avons démontré :

1° Que le meilleur tarif était un chiffre fixe, impossible à apprécier d'avance, et qui ne pouvait être déterminé qu'à l'aide du tâtonnement ;

2° Que la concession devait être perpétuelle et non temporaire ;

3° Qu'il fallait, sauf quelques cas rares et exceptionnels, se refuser, dans l'intérêt bien entendu de l'État, des concessionnaires et des succès de l'industrie, à rendre l'État responsable et garant envers les compagnies d'un minimum d'intérêt ; ou à accorder une subvention gratuite pour concourir aux frais de construction.

Or, puisqu'il ne doit y avoir ni tarif, ni durée limitée, ni subside, sur quoi pourraient être portés les rabais? comment procéder à une adjudication? comment résoudre une concurrence?

Nous nous hâtons cependant d'abandonner cette difficulté de fait, quoiqu'elle nous paraisse insurmontable; nous préférons obtenir l'assentiment à nos raisonnements, plutôt que la reconnaissance d'une impossibilité matérielle.

Nous croyons avoir posé solidement ce principe, que le succès d'une entreprise de chemin de fer était une cause de prospérité publique.

Ceci admis, comment établir un concours? Il est évident que, quelque base que l'on adoptât, ce concours ne pourrait avoir d'autre échelle qu'un accroissement dans la dureté des conditions, et par conséquent une diminution dans les chances de profit; c'est-à-dire que la concession serait attribuée à qui s'engagerait à la rendre moins profitable pour lui, et par conséquent pour le pays; car, répétons-le, l'intérêt du concessionnaire et l'intérêt public bien définis, bien compris, sont d'accord.

Les concessions mises en adjudication obligent les concurrents, toujours intéressés à ne pas faire connaître leurs intentions, à concentrer en un petit nombre d'individus leur association; à moins toutefois que cette association originaire ne se compose de spéculateurs agioteurs, peu soucieux des conditions d'une exploitation à laquelle ils ne prétendent point participer personnellement. En effet, aucun actionnaire sérieux ne voudra hasarder ses engagements sur une affaire dont les conditions restent inconnues, et pour l'acceptation desquelles il serait forcé de se confier à la gestion d'un petit groupe d'agents fondateurs de la société. C'est en effet une des conséquences du système d'adjudication, que de livrer les entreprises à une association restreinte qui contracte des engagements au-dessus de ses forces, comptant qu'après l'obtention du brevet, elle verra le public empressé de venir prendre une part de solidarité dans ses affaires, et subvenir ainsi à l'impuissance effective où elle serait de remplir, sans aide, les engagements pris par elle par avance, et sans garantie de coopération.

Si, au contraire, on admet les concessions directes sur soumission raisonnée et détaillée, ces soumissions, prospectus irrécusables, auront pu être connues et méditées avant leur dépôt; des adhésions suffisantes auront pu être recueillies, car avant de les donner, chacun aura pu calculer sous quelles conditions il contracte. Les noms propres insérés au contrat ne seront donc plus ceux d'hommes se prétendant les représentants tacites d'une masse de futurs intéressés encore inconnus, mais bien ceux d'une série d'actionnaires sérieux dont la signature ne représentera que les capitaux dont ils peuvent et veulent personnellement disposer; moyen le plus efficace peut-être pour proscrire l'agiotage, ce fléau de nos opérations industrielles et financières.

C'est donc à la priorité de la soumission déposée pour une entreprise de chemin de fer que nous voudrions que fût, *de droit*, accordée la concession; bien entendu, seulement dans le cas où le projet en lui-même, soigneusement examiné par l'administration, ne présenterait pas quelque vice, soit de conception, soit d'exécution, capable d'en compromettre le succès.

Les concessions mises en adjudication obligent les coneurrents, toujours intéressés à ne pas faire connaître leurs intentions, à concentrer en un petit nombre d'individus leur association ; à moins toutefois que cette association originaire ne se compose de spéculateurs agioteurs, peu soucieux des conditions d'une exploitation à laquelle ils ne prétendent point participer personnellement. En effet, aucun actionnaire sérieux ne voudra hasarder ses engagements sur une affaire dont les conditions restent inconnues, et pour l'acceptation desquelles il serait forcé de se confier à la gestion d'un petit groupe d'agents fondateurs de la société. C'est en effet une des conséquences du système d'adjudication, que de livrer les entreprises à une association restreinte qui contracte des engagements au-dessus de ses forces, comptant qu'après l'obtention du brevet, elle verra le public empressé de venir prendre une part de solidarité dans ses affaires, et subvenir ainsi à l'impuissance effective où elle serait de remplir, sans aide, les engagements pris par elle par avance, et sans garantie de coopération.

cialement, nous faisons les propositions suivantes :

1° Effacer des cahiers des charges relatifs à des entreprises déjà concédées, ou qui devraient être concédées à l'avenir, toute détermination de tarif, afin que les exploitants aient la latitude nécessaire pour arriver par des tâtonnements à connaître jusqu'à quelle limite le tarif peut être descendu pour procurer le plus grand produit net possible ;

Assujettir cependant l'exploitant, libre de baisser le tarif quand bon lui semblera, à ne pouvoir l'élever sans en avoir prévenu l'administration six mois d'avance ;

2° Relever les concessionnaires des entreprises de chemins de fer actuellement en cours d'exécution, des rigoureuses conditions prescrites dans les cahiers des charges, relativement au maximum de pente et au minimum du rayon de courbure dans les tournants: borner l'examen et l'intervention des ingénieurs de l'État, tant pour les entreprises concédées que pour celles qui se produiront plus tard, à statuer sur toutes les dispositions à prendre pour la conservation de la viabilité

des routes et chemins de terre existants et utiles, et sur toutes questions afférentes à la solidité des constructions fixes et mobiles: livrer à la prévoyance et à la surveillance de l'administration supérieure et de l'administration locale, la faculté de déterminer la vitesse permise sur telle ou telle fraction de la voie, et pour telle ou telle espèce de convoi, selon les pentes plus ou moins fortes, les tournants plus ou moins arrondis, les convois plus ou moins allongés ;

3° Donner à toutes les associations formées ou à former pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer, le caractère noble et moral de la perpétuité, afin que les immenses capitaux qui doivent être un jour représentés par cette nature de propriété, lui confèrent, dès l'origine de sa création, le respectable titre de bien de famille ;

4° Admettre en principe que pour le présent comme pour l'avenir, sauf quelques cas particuliers qui, en dehors des théories industrielles, pourraient puiser de graves motifs d'exception, le gouvernement refusera sa coopération, soit comme garant d'un minimum de produit, soit même comme subventionnaire ;

5° Renoncer à ces adjudications par concurrence dont l'effet ne peut tendre, quelle que soit la nature des rabais, qu'à établir une lutte entre les compagnies compétitrices, à savoir qu'elle est celle qui redoute le moins de se ruiner. Admettre comme un droit la priorité des soumissions dûment accompagnées des documents de garantie nécessaires ; et, en cas de simultanéité, n'accorder la préférence qu'au projet le plus commode, le plus durable et le plus économique.

FIN.

# DES

# CHEMINS DE FER

# EN FRANCE.

---

### De la crise qui paralyse toutes les compagnies, des moyens de la faire cesser.

Dans une brochure publiée et distribuée aux chambres le 15 avril 1838, nous avions exposé les graves inconvénients et même les danger qu'il y aurait pour le pays.

1° A ce que les chemins de fer fussent entrepris par l'état et pour son compte.

2° A ce que l'exécution en fût confiée à l'administration des ponts et chaussées.

En conséquence, nous avions demandé que ces grands travaux fussent concédés à des compagnies qui seraient garanties, au besoin, soit par un minimum d'intérêt, soit par des subventions (page 27).

Peu de mois se sont écoulés depuis cette publication et nos prévisions se sont réalisées.

La corporation des ponts et chaussées, dans son ressentiment contre l'opinion et les chambres qui lui ont enlevé l'exécution directe des chemins de fer, a imposé aux compagnies des plans et devis qui constituent pour elles des charges exagérées, ruineuses, inutiles, et les enchaînent pour ainsi dire, dans le lit de Procuste. Quelques-unes de ces compagnies, sagement avisées, ont renoncé à leurs soumissions ; les autres ont persisté, malheureusement pour elles. Qu'en est-il résulté ? c'est que le public, averti des dispositions malveillantes du corps savant auquel étaient soumises les compagnies, effrayé des travaux gigantesques auxquels elles étaient condamnées et commençant à soupçonner la sin-

cérité des devis, s'est refusé à garder des actions qui perdaient chaque jour de leur valeur. De là une baisse énorme dans leur cours, puis une crise épouvantable qui a détruit toute confiance et placé les compagnies dans l'impossibilité de rien entreprendre ou d'achever les travaux commencés.

De cet état de choses désastreux, il ne faut pas conclure que l'on doit renoncer à l'établissement des chemins de fer en France. Ce serait une absurdité en logique, une grande faute en politique et une lâcheté. Quand l'Angleterre, la Hollande, la Belgique, l'Autriche et l'Allemagne luttent d'ardeur et de persévérence pour mener à fin ces voies rapides de communication, rester en arrière de ces nations, ce serait avouer, à la face de l'Europe, que la France libre demeure étrangère aux progrès des arts et de la civilisation, ou qu'elle est réduite à l'impuissance. Aussi, tout le monde sera d'accord avec nous sur le mérite de cette proposition : LA FRANCE VEUT ET DOIT AVOIR DES CHEMINS DE FER.

Maintenant, devons-nous admettre, après l'échec qu'essuient en ce moment les grandes compagnies, qu'elles sont impropres à en doter le pays, et qu'il faut en charger le gouvernement ? Telle est la question, nous n'en doutons pas, qu'il plairait au gouvernement de voir résoudre en faveur de la direction générale des ponts et chaussées ; mais c'est une solution semblable que nous venons combattre de tous nos efforts.

Bien mieux, nous espérons démontrer que le seul moyen d'obtenir la construction des grandes lignes en peu de temps et aux moindres frais possibles, c'est de le confier à des compagnies sous la protection du gouvernement et aux conditions expresses et indispensables.

1° Que ces compagnies sortiront de la sujétion de la direction des ponts-et-chaussées, pour passer dans un autre ministère, sous une administration libérale et bienveillante qui les encouragera et les aidera de la toute-puissance du gouvernement.

2° Que les actionnaires de ces compagnies recevront, sous la garantie de l'Etat, un minimum d'intérêt pendant et après les travaux de construction.

Dans ce but, nous diviserons ainsi notre travail :

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

**Art. 11.—Suite des chemins du midi de Lyon à Marseille, par Avignon, avec embranchement sur Nismes et Montpellier.**

**Art. 12.—Chemins de l'Est, ou ligne stratégique et de défense, de Paris à Sedan, Metz, Nancy, Strasbourg et Bâle.**

*Considérations générales.*

Nous l'avons dit, la question de l'établissement des chemins de fer en France, n'en est plus une. A cet égard, l'Europe nous donne un exemple qu'il y aurait, à la fois honte et danger à ne pas suivre. Nous sommes d'accord avec M. le ministre des travaux publics quand il dit :

« Après avoir établi un système de grande ligne de navigation pour unir les deux mers qui baignent la France, et relier ensemble les extrémités du royaume, il est urgent et indispensable de créer des chemins de fer.

» Ces rapides communications en rapprochent les distances, doubleront les échanges, l'activité commerciale, les rapports des peuples entre eux, la force du pays, vivifieront l'industrie, l'agriculture et le commerce, en augmentant le transit, les exportations, etc., etc.

» Enfin l'établissement de ces communications nouvelles exercera la plus grande influence sur la paix de l'Europe, en changeant toute l'ancienne stratégie, et en permettant de terminer rapidement les guerres.

» Par toutes ces considérations les sommes consacrées à leur exécution doivent être considérées comme des dépenses *productives* et des placemens avantageux. »

Ces premisses posées, M. le ministre demande la confection de neuf grandes lignes, mais il en ajourne cinq, il propose la construction entière de la ligne du nord, et la construction de la première partie des trois autres.

Nous avons démontré, dans une première publication, les vices de ce plan en faisant remarquer d'abord, que la ligne de Paris à Toulouse coûterait des sommes immenses parce qu'elle devait traverser des chaines de montagnes, courant de l'est à l'ouest ; et qu'elle serait à peu près improductive parce qu'elle ne rencontrerait aucun grand centre d'industrie et de population. Nous avons dit ensuite que nous ne concevions pas comment le gouvernement ajournait la construction de la ligne de l'est, puisqu'il la jugeait utile au transit et indispensable à la défense de nos frontières. Enfin nous rappelions que, fidèle à ses traditions, le corps des ponts et-chaussées avait une prédilection marquée pour les lignes droites et courtes à travers les monts et les plateaux, quand l'industrie et les populations habitent précisément les vallées, et quand il aurait dû considérer que, dans les vallées, les transports sont plus faciles, et que les matériaux y affluent naturellement. Qu'en Belgique où il y a peu de montagnes et beaucoup de fleuves navigables et de canaux, les chemins de fer longent parallèlement les vallées et marchent entre les routes pavées et les canaux. C'est par ces considérations que Malines a été pris pour point central de tous les chemins, et qu'au lieu d'aller directement de Bruxelles à Louvain, en ligne droite à travers les monts, on a préféré faire trois lieues de plus et passer par Malines. On doit considérer encore que, sur un chemin de fer, un trajet d'une lieue exige un trajet de 6 à 7 minutes au plus, conséquemment qu'un détour de 1 à 2 lieues par la vallée, ou bien un retard de 6 à 12 minutes, ne peut être sérieusement opposé aux avantages et aux économies qu'il procure.

Portez enfin vos regards sur la Hollande, pays uniforme et plat, où

les fleuves et les canaux abondent; où les routes sont admirablement entretenues, et vous verrez le gouvernement y établir des chemins de fer. Ainsi les motifs que donne l'administration des ponts et chaussées pour ne pas placer, par exemple, le chemin de Rouen dans la vallée de la Seine, tombent devant les faits et les raisonnemens.

Cette administration est tout aussi peu fondée à prétendre qu'il faut ajourner le chemin de Lyon et celui de nos frontières de l'Est, sous le prétexte qu'on peut aller à Lyon par la Loire, le canal du Centre et le canal de Bourgogne, et que pour se rendre à Metz et à Strasbourg on va avoir (c'est-à-dire dans 40 ou 50 ans) le canal de la Marne à la Moselle et au Rhin.

Pour renverser des erreurs aussi funestes, rappelons des faits qui paraissent méconnus.

Les canaux et les fleuves navigables ont leur destination particulière et spéciale, et si cette destination ne nuit pas aux chemins de fer, elle ne peut les remplacer dans les services qu'ils sont appelés à rendre. Voilà ce que l'expérience a démontré suffisamment en Amérique, en Angleterre et en Belgique.

D'un autre côté, il faut observer qu'il y a nécessairement deux classes de chemins de fer.

1° Les chemins de fer pour le service des usines et des houillères.

2° Les chemins de fer pour le transport des hommes et des marchandises légères et précieuses.

Sur les premiers, les wagons n'ont pas besoin d'aller vite. Il suffit qu'ils transportent facilement des masses considérables, et qu'ils soient entraînés ou par la pente naturelle du terrain ou par des chevaux, ainsi que cela se pratique à Mons, pour les nombreuses houillères de Jemmapes et de Quaréguen, et dans le département de la Loire, sur les rail-ways de Saint-Étienne à Andrésieux et à Givors.

Quant aux chemins à grande vitesse destinés au transport des hommes et des marchandises de messagerie, la question change de face; il faut établir ces rails-ways sur des lignes horizontales, avec une pente insensible, conséquemment dans les grandes vallées. Puis, la traction doit s'opérer par des locomotives qui fassent parcourir aux wagons une distance de 8 à 12 lieues à l'heure. La construction de pareilles lignes et l'achat de locomotives si puissantes doit coûter fort cher. Ainsi il ne faut pas s'abuser; le haut prix du transport des personnes, de leurs bagages et des marchandises de messagerie, peut seul couvrir des frais si considérables.

Plus la civilisation et l'industrie se développent, plus on éprouve le besoin, ou pour mieux dire la nécessité d'aller vite; l'économie du temps est aussi une grande source de richesse; d'ailleurs, nous en avons déjà la preuve: le nombre des voyageurs s'accroît en raison de la multiplicité et de la facilité des moyens de transport. La rapidité des mouvemens est donc un des besoins et sera la conquête la plus remarquable du dix-neuvième siècle.

En Belgique, les calculs opérés, avant et depuis l'établissement des chemins de fer, ont démontré qu'une *vitesse quadruple* pouvait rendre *huit fois plus grand* le nombre des voyageurs.

Ainsi, on peut entrevoir pour nos chemins de fer un avenir de prospérité du moment que les grandes lignes seront établies et fréquentées, outre les étrangers, par une population de 34 millions d'hommes.

Et quand les Anglais et les peuples du nord-ouest de l'Europe trouveront, pour se rendre dans la Méditerranée, l'Italie et le Levant, un rail-ways qui, de Calais et de Bruxelles les portera rapidement à Marseille, en passant par Paris et Lyon; quand les voyageurs et les marchandises pourront se rendre en Allemagne et en Suisse par un chemin qui, de Dieppe et du Hâvre les transportera à Bade et à Bâle, en passant par Rouen, Paris, Metz, Nancy et Strasbourg, on peut être certain qu'il se fera en France un mouvement commercial et de transit immense. Ajoutez à ces élémens de succès que les départemens ne manqueront pas de se réunir aux grandes lignes par des chemins particuliers, de manière à ce que le pays tout entier profite des avantages d'une circulation rapide et peu coûteuse, vous aurez la conviction qu'au bout de 8 à dix ans, les chemins de fer feront la gloire, la puissance et la fortune de la France.

Avant de terminer ce chapitre, nous appelons l'attention publique sur deux points qu'il importe de régler promptement. 1° Sauver les anciennes compagnies qui sont en grande gêne ou en déconfiture; 2° éviter aux compagnies nouvelles des discussions et des difficultés qui entraveraient leur exploitation et leur causeraient des frais considérables.

Nous entendons non-seulement que les capitaux nouveaux soient placés dans des entreprises fructueuses, mais nous voulons encore que ceux qui sont compromis dans les anciennes compagnies soient sauvés. A ce sujet nous sommes certains d'être entendus par le gouvernement, parce qu'il sait que la richesse publique se compose de la réunion de toutes les richesses individuelles, et qu'un de ses devoirs les plus sacrés est d'empêcher, par tous les moyens qui sont en son pouvoir, la perte des capitaux, la ruine des industries et des entreprises particulières. C'est pour atteindre ce but que, dans notre travail, nous avons entendu utiliser les docks et les rail-ways déjà créés, vivifier ainsi les anciennes compagnies et tripler leurs produits en les unissant à de grandes lignes. C'est encore pour atteindre ce but que nous demandons que des rail-ways de 28 et 28 lieues fassent tête de chemin en partant de Paris et desservent plusieurs embranchemens à la fois.

2° Il importe d'éviter aux compagnies les procès et les discussions ruineuses auxquels les gens d'affaires ne manqueraient pas de les entraîner. Il importe également d'assurer la promptitude et la ponctualité du service. Par ces motifs nous demanderons que le gouvernement tuteur-né des intérêts généraux, soit l'arbitre suprême entre les compagnies; et qu'il fixe les conditions de leurs rapports entre elles, la manière dont les rail-ways seront soudés les uns aux autres, les indemnités qu'elles auraient à se payer dans certains cas, etc., etc. Ce dernier objet sera rappelé à l'article 4.

Il nous a paru nécessaire d'établir ces préliminaires avant de passer à la discussion des propositions qui vont suivre.

---

## Du danger qu'il y a pour le pays à charger le gouvernement de la construction des chemins de fer.

Dans l'exposé des motifs présenté le 15 février 1838, pour obtenir la création des chemins de fer par l'état, M. le ministre cite l'exemple de la Belgique où le gouvernement a construit les chemins de fer et règle lui-même les tarifs.

La citation n'est pas heureuse, car un ministre belge vient, en rendant compte aux chambres du faible produit de ces chemins, de déclarer que le gouvernement étant propriétaire, chacun se croit autorisé à lui demander d'abaisser les tarifs au point que les produits ne peuvent plus suffire à couvrir les frais d'entretien et de traction, et les intérêts du capital employé. Il fait observer qu'il n'en serait pas de même si le public avait à traiter avec une compagnie particulière, *ou même, si une compagnie était intéressée avec le gouvernement* : « Dans ce cas, dit-il, les citoyens comprendraient que tout service mérite salaire et que personne ne peut travailler à perte. » Si les choses se passent ainsi en Belgique, à plus forte raison, il en serait de même en France, pays du *laissez-faire* et *des abus* !

On doit considérer en outre que la Belgique n'a qu'une faible étendue de territoire et qu'à l'exception des provinces de Liége et de Namur ce territoire est partout plat et uni, ce qui permet à son gouvernement de se charger de la confection des chemins de fer sans grever le trésor public. Il n'en est pas de même pour la France, qui est sillonnée par plusieurs chaînes de montagnes dont quelques unes sont fort élevées. La France est à la fois une grande puissance continentale et maritime; placée presque seule à l'avant-garde des peuples constitutionnels, cette position impose au pouvoir l'obligation d'assurer l'indépendance du pays avant de se livrer à des entreprises gigantesques.

La Belgique, riche et protégée par la France, favorisée par la configuration de son sol, ayant peu ou point de dette, peut se livrer sans crainte à une dépense de 30 ou 40 millions; mais le gouvernement français, endetté de 4 milliards, venant d'entreprendre 300 millions de grands travaux d'utilité publique, doit y regarder à deux fois avant de s'engager dans une dépense de 1,500 millions.

Rappelons ici ce que nous écrivions le 15 avril dernier.

« Ne peut-il pas se présenter en outre des circonstances inattendues, des cas de force majeure, qui appellent l'attention du gouvernement sur des objets plus urgens et plus nécessaires ; des années de guerre et de disette ; des émeutes, des crises commerciales, etc., etc.? »

Et plus loin, page 29.

« Si nous considérons la question des chemins de fer relativement au danger qu'elle présente sous le rapport financier, nous serons plus entraînés encore à rejeter les projets du ministère.

» Le crédit public ou l'argent est la base de toute puissance et le mobile de toute force armée. Or, nous l'avons déjà dit, notre dette publique s'élève à 319 millions, dont 189 millions de rentes constituées; et si,

» Le gouvernement évalue à un milliard seulement les grandes lignes qu'il propose ; elles coûteront au moins le double ; consentons toutefois à ne les porter qu'à 1,500 millions ; mais à ces 1,500 millions ajoutons pareille somme pour les rivières à canaliser, pour les routes, les canaux et les ports, tant à améliorer et entretenir qu'à construire et creuser ; nous trouverons alors une dépense de 3 milliards à faire en dix ans.

» Ce sera donc augmenter d'autant une dette de 4 miliards et la porter d'un seul coup à 7 milliards, et cela avant d'avoir réduit la dette et converti le 5 0/0, conversion très opportune puisque le 4 0/0 est à 102.

» En définitive, nous sommes profondément convaincus, d'après l'expérience du passé, les principes les plus invariables de l'écomie politique

et les calculs d'une sage prévoyance, que le système en vertu duquel la création des grandes lignes de chemins de fer serait à la charge du trésor public et érigé en monopole, au profit de l'état, deviendrait aussi nuisible à l'intérêt général qu'il porterait une atteinte profonde, si ce n'est même mortelle, au crédit public et à la puissance de la France.

---

## Inconvénients de confier la construction des chemins de fer au corps des ponts-et-chaussées.

Comme nous allons toucher le point le plus difficile et le plus épineux de la question, il convient de répéter ce que nous avons déjà écrit à ce sujet en avril dernier :

« Avant de nous engager dans une question aussi délicate, nous avons besoin de déclarer qu'ici nous n'entendons attaquer que l'institution et l'organisation du corps des ponts-et-chaussées et nullement les individus. Personne plus que nous n'est prêt à reconnaître les services qu'individuellement MM. les ingénieurs des ponts-et-chaussées et des mines peuvent rendre au pays ; personne plus que nous ne rend justice à leur haute capacité, à leur zèle et à leur probité ; mais, après ce juste tribut d'hommages et de respect rendu aux individus, il nous est permis, dans l'intérêt des ingénieurs eux-mêmes comme dans l'intérêt de l'industrie et du progrès, d'attaquer l'institution et l'esprit de corporation qui a fait de l'administration centrale des ponts-et-chaussées une sorte de puissance, une oligarchie en quelque sorte qui, avec ses formes, ses règles, ses habitudes et ses prétentions, ne peut qu'opposer, et oppose réellement, un obstacle invincible à la marche de l'industrie et des découvertes nouvelles. Du reste, ces idées, dont la sévérité peut étonner quelques personnes, ont été adoptées par un grand nombre d'ingénieurs qui n'ont pas craint de les exprimer hautement et de les consigner même dans des écrits publiés. »

M. le baron Louis, cet homme d'état si distingué, ce ministre des finances à jamais regrettable, disait souvent que nos ingénieurs formaient le corps le plus savant de l'Europe, mais que leur organisation était telle, que loin de rendre des services, ils ne faisaient qu'entraver l'industrie et arrêter ses développemens. A l'appui de cet avis, il citait les progrès rapides qu'elle fait en Angleterre et en Amérique ; il attribuait les constructions gigantesques et les travaux immenses qu'elle accomplit, non seulement à la pleine liberté d'action dont jouissent tous les citoyens, mais encore et surtout à ce que, dans ces deux pays, il n'existe pas de corps des ponts-et-chaussées.

Et pour prouver qu'en France aussi, les citoyens peuvent entreprendre de grandes choses, nous citerons les travaux publics conçus et exécutés par des particuliers et des compagnies :

Le canal du Languedoc exécuté par l'immortel Riquet, qui a dû vaincre toutes les oppositions formées par l'administration d'alors ; le canal de la Sensée creusé par une compagnie dirigée par M. J. Cordier, ingénieur en chef ; ceux de l'Ourcq, de Saint-Denis et de Saint-Martin, achevés par la compagnie des canaux de Paris ; le canal de Saint-Quentin, qui perdait les eaux dans une grande partie de son parcours, réparé en moins de deux ans, par la sagacité et l'habileté d'un simple entrepreneur, M. Honorez.

A qui devons-nous les premiers ponts suspendus et le premier chemin de fer établis en France ? A des ingénieurs civils et à une compagnie particulière.

Ce sont MM. Seguin frères qui, au grand déplaisir de l'administration des ponts-et-chaussées, ont construit les premiers ponts suspendus sur le Rhône ; et c'est une société, composée de six personnes, dont nous avions l'honneur de faire partie, qui, sur notre proposition, créa en France le premier chemin de fer, celui de Saint-Etienne à la Loire.

Heureusement pour cette société et pour MM. Séguin, M. Becquey qui n'était pas ingénieur, a eu le courage de les protéger et de toucher à l'*arche sainte* en les affranchissant du joug de son administration.

Si nous examinons les résultats des lois de 1821 et de 1822 qui ont confié l'exécution des canaux à l'administration des ponts-et-chaussées, nos argumens seront plus décisifs encore.

Il est inutile de faire ressortir tous les inconvéniens de cette conception. Ils sont aujourd'hui généralement reconnus. Nous nous contenterons de faire remarquer qu'avant de creuser des canaux pour déboucher dans des cours d'eau ou réunir ces cours d'eau, il aurait fallu d'abord, selon les règles du simple bon sens, rendre nos rivières navigables. la Haute Seine, la Marne, l'Yonne, la Loire, etc., manquent d'eau annuellement pendant 6 à 7 mois.

Qu'est-il résulté de ces mesures irréfléchies et désastreuses ?

Nous allons le dire :

D'après le rapport de M. Jaubert, du 9 janvier 1837, les treize lignes de canaux, outre les 129 millions empruntés en 1821 et 1822 et les 53 millions qu'elles avaient coûté antérieurement, ont nécessité 99 millions de fonds supplémentaires, et ces 99 millions ne suffiront pas encore, tant les devis des ingénieurs étaient exacts et sévèrement établis.

Plus loin, l'honorable député ajoute : « les devis ont été incomplets, les évaluations ont été précipitées ou jetées au hasard, l'alimentation des canaux du Berri, de Bourgogne, d'Ille-et-Rance, de Nantes à Brest est encore incomplète. »

Cependant l'argent ne manquait pas, car les fonds étaient faits d'avance ; et ces lignes de navigation qui devaient être terminées en 1830, ne le seront pas toutes en 1840.

Mais c'est dans l'établissement du canal du Nivernais que l'imprévoyance de l'administration s'est largement développée : « Commencé en 1784, il y avait été dépensé 5,500,000 fr. Lorsqu'est intervenue la loi de 1822, 8 millions devaient suffire pour l'achever ; et à la fin de 1836, plus de 13 millions au-delà de cette somme avaient été consommés sans que l'on pût prévoir le terme des travaux et des dépenses. » (Page 17.) Il faudra peut-être encore y jeter 7 à 8 millions.« Ce n'est que lorsque le canal a été fait aux trois quarts que l'administration s'est occupée de l'alimentation du bief de partage, et qu'une rigole, dérivée de la rivière d'Yonne, a été décidée. Cette rigole, qui aura six lieues de développement, n'est pas encore commencée. » (Page 18.)

En calculant (et nous l'avons établi ailleurs) que les emprunts faits par l'état en 1816 et 1818, et pour les canaux en 1822, ont été contractés à un intérêt de 8 0/0, nous en avions conclu que le canal du Nivernais, quand il sera terminé, au lieu de 27 millions et demi, aura coûté au trésor 66 millions, et que les travaux de constructions auront duré cin-

quante-six ans. Encore, ne peut on préciser, aujourd'hui, l'époque de l'achevement de ce canal, et être assuré qu'il aura le volume d'eau nécessaire pour l'alimenter.

Tel est le résultat ordinaire et malheureusement trop vrai des entreprises faites par le gouvernement.

Bornons ici nos citations et demandons-nous si le public a si grand tort de craindre qu'en *confiant à l'administration des ponts-et-chaussées l'exécution des chemins de fer, on n'en voie pas la fin?* Il y a en outre une impossibilité physique à ce que MM. les ingénieurs puissent suffire aux immenses travaux dont ils sont accablés.

En effet, dans tous les départemens, des routes royales, des routes départementales, des chemins vicinaux sont votés et entrepris; les chambres ont également voté, en 1837, des fonds considérables pour de nouveaux canaux, pour la canalisation de certaines rivières, l'établissement de phares, de digues, la création et le curage de plusieurs ports, et pour d'autres objets encore.

MM. les ingénieurs ont à surveiller l'entretien des ports, bâtimens et édifices publics: bien plus, l'entretien de 17,861 lieues d'anciennes routes (1). Comment peut-on s'imaginer que le corps actuel des ingénieurs des ponts-et-chaussées puisse suffire à tant de besoins, quel que soit le zèle admirable dont il fait preuve, à moins de tripler le nombre de ses officiers?

Voyons maintenant si nous sommes injustes dans les reproches que nous avons adressés, non à MM. les ingénieurs (qu'on ne s'y trompe pas), mais à l'esprit de corporation qui les entraîne malgré eux. Pour cela, examinons si les faits accomplis depuis sept mois, ont démenti nos prévisions.

Lorsque la chambre a pris la sage et politique résolution de refuser au ministère l'autorisation de construire les chemins de fer, aux frais de l'état, plusieurs compagnies se sont présentées pour soumissionner de grandes et de moyennes lignes.

Alors, la malveillance de l'administration s'est manifestée dans tout son jour. Fidèle à sa maxime DE FAIRE TOUT PAR LUI-MÊME, OU D'EMPÊCHER LES AUTRES DE FAIRE, le corps des ponts-et-chaussées a cherché à dégoûter les concessionnaires en leur imposant des charges excessives et des conditions inexécutables.

Mais ce n'était pas assez pour l'administration de réduire les compagnies aux dernières extrémités, il lui fallait encore être injuste; ainsi, elle avait deux poids et deux mesures, et selon que les compagnies étaient plus ou moins puissantes, elle leur imposait des conditions plus ou moins dures; aussi la compagnie Kœchlin, chargée du chemin de Bâle à Strasbourg, a-t-elle voulu profiter des avantages obtenus par les

(1) Suivant les documens statistiques présentés par l'administration des ponts-et-chaussées et des mines en 1837, il existait au 1[er] janvier 1836:

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 8,628 | lieues (de 4,000 mètres), | en routes royales, |
| dont | 1,463 | id. | étaient à réparer; |
| et | 986 | id. | en lacune. |
| Et | 9,233 | lieues, | en routes départementales. |
| dont | 1,219 | id. | étaient à réparer; |
| et | 2,500 | id. | en lacune. |

puissantes compagnies des *Rail-Ways* de Rouen et d'Orléans, et demandé, avec raison, d'être traitée aussi favorablement que ces compagnies.

Les concessionnaires du chemin de Versailles (rive gauche) se sont plaints, à bon droit, qu'on ne lui ait permis que des pentes de 4 millimètres quand on en accordait de 5 millimètres à la compagnie de la rive droite, etc., etc.

Voici d'autres sujets de reproches et non moins graves :

L'administration a-t-elle été assez éclairée, assez prévoyante pour empêcher les compagnies de courir à une ruine certaine, en se livrant à des entreprises hasardeuses et mauvaises ? Les faits vont nous prouver le contraire.

Dans un pays où les capitaux sont encore rares et peu *intelligens*, où ils sont victimes, tantôt d'une confiance enthousiaste, tantôt d'une panique aveugle ; dans un pays où la cote de la bourse est l'unique indicateur du succès et de la valeur d'entreprises qu'on ne se donne pas la peine d'étudier, le gouvernement, mieux éclairé, placé en dehors des illusions, plus à même de juger les entreprises nouvelles, devrait être le tuteur naturel et efficace des compagnies.

Eh bien, au lieu de remplir ce devoir, nous ne croyons pas trop nous avancer en soutenant qu'il a contribué lui-même à égarer les capitalistes. Voici nos preuves :

Il a proposé deux chemins pour Tours, l'un par Orléans, l'autre par Chartres, et un pareil projet, s'il eût été adopté, entraînait la ruine des deux compagnies.

L'administration a encore oublié de fixer les entrées, les gares ou docks dans Paris, faute grave dont nous ferons sentir plus loin toute l'importance.

Les travaux de plusieurs compagnies lui ont fait connaître le vice et les exagérations de ses premiers projets pour les chemins de fer de Rouen (1) et d'Orléans, elle a long-temps lutté contre l'évidence des faits avant de modifier ses projets.

La catastrophe de la compagnie qui a entrepris si inconsidérément le chemin de Versailles par la rive gauche, doit aussi être attribuée en majeure partie à la légèreté de l'administration.

En effet, pourquoi deux chemins de Paris à Versailles quand un seul était plus que suffisant ?

Pourquoi avoir présenté au public un devis qui évaluait la dépense à 6 millions quand elle s'élèvera à 15 ? et notez bien encore toute l'imprévoyance du corps des ponts-et-chaussées. Avec ce chiffre de 15 millions, on n'aura pas un chemin de *Paris à Versailles*, mais seulement

---

(1) Les ingénieurs des ponts-et-chaussées chargés des études se prononcèrent *pour la route d'en haut*, qui en effet offre scientifiquement de notables avantages. Le tracé qu'ils présentèrent était certainement plus aisé et moins dispendieux que celui qu'on pouvait concevoir par la vallée ; mais sous le rapport *commercial* il était très défectueux. Il atteignait le Hâvre par la ligne la plus courte ; mais, excepté Gisors, il ne traversait aucune localité intermédiaire digne d'être citée ; il laissait Rouen à cinq lieues sur la gauche ; il était même fort médiocre sous le rapport abstrait de l'art, puisqu'il avait quelques pentes de neuf millièmes. (*Journal des Débats*, 20 septembre 1836.)

un chemin de *Vaugirard à Versailles*, ce qui est bien différent. Cet oubli d'une entrée ou d'un dock dans Paris est à lui seul une cause de ruine pour la compagnie, car les 4/5 des habitans de Paris (surtout ceux du centre) préfèreront prendre les wagons de la rive droite et même les voitures des Tuileries et des quais, plutôt que d'aller faire un premier voyage à Vaugirard et de s'embarquer de là pour Versailles.

Dans la position désespérée où se trouve la rive gauche, ce qu'elle a de mieux à faire, c'est de se liquider. L'emprunt qu'elle vient d'ouvrir serait-il rempli, ne ferait que compromettre de nouveaux capitaux dans une entreprise évidemment mauvaise, puisqu'elle sera improductive.

A notre avis le gouvernement doit intervenir pour ménager une transaction entre les deux compagnies, d'après les bases qui ont déjà été discutées entre elles (1). Au lieu de 8,000, il doit demander à la rive droite de transférer 10,000 de ses actions à la rive gauche; en dédommagement de cette concession, il lui accorderait certains avantages, notamment une augmentation de tarif.

Par cet arrangement, l'action de la rive gauche qui se vend aujourd'hui à la Bourse 160 fr., et qui, d'après les propositions de la compagnie de la rive droite, vaudrait 360 fr. recevra, pour solde, une somme de 435 fr.

---

(1) Sur les trois délégués de la rive gauche, un seul insista pour la continuation des travaux de cette entreprise; ses deux collègues proposèrent de nous céder la propriété de leur chemin pour en disposer *ainsi que bon nous semblerait*. Ils ajoutèrent, pour nous faire apprécier l'importance de ce qu'on nous donnait, et par conséquent de ce qu'on voulait exiger en retour, que l'actif réalisable en machines, rails, traverses et terrains, pouvait s'élever à quatre millions de francs.

En admettant ces données, le chemin unique de Versailles ne devait plus coûter que seize millions de francs, dont douze millions pour nos travaux, et quatre millions résultant de la perte sur la liquidation de la rive gauche.

Nos délégués déclarèrent qu'ils croyaient pouvoir proposer à notre conseil de créer 8,000 actions de la rive droite, pour prix de la cession qu'on voulait nous faire. Cette offre fut déclarée insuffisante par les deux délégués de la rive gauche qui avaient fait la proposition; ils demandèrent que le nombre des actions à leur allouer fût porté à 12,000.

Mais notre conseil d'administration, ayant refusé de la manière la plus formelle d'accepter la cession qui lui était proposée, en raison de la liquidation qu'elle devait entrainer, maintint l'offre de 8,000 actions et réduisit à 3 millions la somme qui nous serait versée sur les 4 millions à réaliser.

Par cette combinaison, la compagnie de la rive gauche recevait en actions de la rive droite, au cours du jour, environ 4,800,000 fr., et il lui restait un million sur le produit de sa liquidation, en tout 5,800,000 francs, ce qui donnait à chacune des 16,000 actions de la rive gauche, une valeur de plus de 360 fr, sans tenir compte des chances de plus value des actions de la rive droite, résultant d'un tarif plus élevé et de l'absence de concurrence.

(*Rapport de MM. les administrateurs de la compagnie de la rive droite aux actionnaires.—Paris*, 14 *novembre* 1838.)

Ce mode de remboursement rendrait la perte des actionnaires moins forte; par suite moins de capitaux seraient perdus.

L'administration s'est encore exposée à toute la sévérité de l'opinion publique, en n'accordant à une compagnie la ligne de Paris à Rouen et au Hâvre qu'à la condition d'exécuter la ligne tracée par les plateaux, ligne déplorablement choisie; qui nécessitera d'immenses dépenses en percemens et en viaducs, et ne desservira que des contrées à peu près sans population et sans industrie; ligne d'autant plus ruineuse, que, de force ou de gré, le chemin par la vallée, ainsi que nous le démontrerons plus tard, se fera *successivement* et avant 30 ans. Par cette obstination malheureuse, le gouvernement renouvellera la cruelle épreuve qu'il a fait subir à la compagnie du chemin de Versailles (rive gauche) et 30 ou 40 millions seront encore perdus par la compagnie des plateaux.

De cette discussion et des faits que nous avons cités, il faut conclure que l'administration des ponts et chaussées n'a pas présenté un système complet, rationnel et économique des grandes lignes des chemins de fer;

Qu'elle a déjà donné une preuve de son impuissance à établir en France des grandes voies de communication, en témoignant d'une excessive négligence, pour ne pas dire d'impéritie, dans l'exécution des canaux votés en 1822;

Que ses projets présentant une double ligne pour Tours et Versailles et sa persistance pour la ligne de Rouen par les plateaux, démontrent qu'elle méconnaît tous les principes de l'économie politique;

Que les obstacles et les difficultés sans nombre qu'elle a opposés à l'établissement des grandes compagnies prouvent surabondamment qu'elle se pose en rivale, en partie adverse vis-à-vis de ces compagnies, qu'elle paralysera leur action à chaque instant et les empêchera de marcher à leur but avec économie et promptitude, etc.

C'est pourquoi nous demandons que la confection des chemins de fer en France sorte du joug et des étreintes de la direction générale des ponts et chaussées et passe dans un autre ministère.

Et pour prouver, une fois pour toutes, que nous n'entendons attaquer que les défauts inhérens à l'organisation et à l'institution du corps des ponts et chaussées, et que nous rendons un hommage sincère et complet aux talens des hommes distingués qui le composent, nous demandons qu'une ordonnance royale permette aux ingénieurs de quitter leur corps avec l'autorisation du ministre, et d'y conserver leur rang et leur grade pour être attachés aux grandes compagnies qui réclameraient leurs services.

Par ce moyen, nos habiles ingénieurs, au lieu de rester enchaînés à leur administration avec de faibles et modiques appointemens, pourront en sortir momentanément et trouver à la fois la juste rémunération de leurs travaux, en renommée et en avantages pécuniaires; par ce moyen encore, nos ingénieurs apprendraient ce qu'ils ne connaissent pas, et ce qu'ils regardent comme la moindre des choses : *le prix inestimable du temps et la valeur de l'argent.*

Alors ils seront obligés de renoncer à ces principes vraiment funestes qu'ils ont puisés dans une première instruction : créer des monumens qui fassent leur réputation, dussent-ils être inutiles; tout sacrifier à l'art, à l'éclat, au grandiose. Chargés de diriger de grands travaux pour des compagnies, convaincus que ces compagnies ont fait une entreprise

à leurs frais, risques et périls, et que, si elles se ruinent, ils perdent eux-mêmes leurs avantages et compromettent leur réputation ; ils feront d'abord des devis réels et raisonnés, dans la persuasion que ces devis seront scrupuleusement contrôlés ; puis ils sacrifieront le style monumental et les prétentions artistiques au nécessaire et à l'utile.

**Avantages que présentent les compagnies.—Moyens d'unir les forces de l'industrie et de l'intérêt privé à la puissance du gouvernement et au crédit de l'État.**

Il est un fait aujourd'hui généralement reconnu : de tous les entrepreneurs, le gouvernement est le plus mauvais. Si cette certitude ne suffisait pas pour le détourner d'une entreprise qui nécessite une dépense de 1.500 millions, nous lui rappellerions ce que nous avons dit dans l'article premier sur la position de la France comme puissance continentale et maritime, chargée de 4 milliards de dette et venant de voter 300 millions de travaux publics, etc.

Mais il est un motif bien plus puissant qui doit à lui seul déterminer le gouvernement à confier à des compagnies la construction des chemins de fer : *la nécessité* de contrôler les plans et les devis des ingénieurs, de les soumettre à des preuves par des adjudications partielles et préparatoires, et d'avoir un tiers intéressé à ce que ces travaux soient faits dans le moins de temps possible et avec la plus stricte économie.

Que penserait-on d'un des plus grands propriétaires de la capitale, d'un homme riche à plusieurs millions, qui dirait à un ingénieur ou à un architecte : « Monsieur, je veux élever un édifice, dressez-en les plans et les devis ; puis vous les contrôlerez vous-même ; vous les exécuterez ensuite, et vous serez le maître de les achever dans un espace de 20, 30 et 40 ans, et d'y dépenser autant d'argent qu'il vous plaira. » Certes, si le millionnaire en question s'exprimait et agissait ainsi, sa famille songerait sérieusement à provoquer son interdiction.

Voilà pourtant comment l'État, ce riche et puissant capitaliste, se conduit avec le corps des ponts-et-chaussées qui est son ingénieur, et voilà pourquoi les canaux, les rivières, les routes, les palais, les travaux maritimes et le fameux hôpital St-Mandrier à Toulon ont coûté 2 ou 3 fois la valeur estimative des premiers devis et comment il a fallu 30, 40 ou 70 ans pour les construire.

C'est ce déplorable état de choses qu'il faut faire cesser, et on n'y arrivera que par l'intervention des compagnies dans l'exécution des grands travaux publics. Elles apporteront au gouvernement leur responsabilité, leur force d'action, leur esprit d'économie et leur activité ; en retour, le gouvernement leur prêtera aide, assistance et les garantira de toutes pertes. D'un côté, elles s'engageront à exécuter les travaux projetés dans des limites de dépenses et de temps fixées par les devis et à fournir les capitaux nécessaires aux époques déterminées. De l'autre côté, le gouvernement s'engagera à les protéger et à leur assurer un minimum d'intérêt de 2 à 3 1/2 pour cent ; mais seulement sur *la somme qui aura été portée sur les devis* (1). Les compagnies restant personnellement res-

(1) Nous sommes même loin de dire qu'un jour, et bientôt, pour hâter les développements de l'esprit d'association, et déterminer les capi-

ponsables de l'excédant de dépenses, réserve qui les forcerait à être très-circonspectes et à discuter sévèrement les plans et les devis.

Par ce moyen, on aura trouvé la solution satisfaisante de ce problème : Unir les efforts de l'industrie particulière et de l'intérêt individuel à la puissance de l'Etat et au crédit public. Et en effet, ne vaut-il pas mieux que le trésor s'oblige à servir annuellement une rente de sept à huit millions, en raison du minimum d'intérêt qu'il aurait garanti aux compagnies, que de l'entraîner dans une dépense de douze à quinze cent millions, en le chargeant de travaux dont on ne verrait pas la fin d'ici à un demi-siècle?

On va nous objecter, sans doute, que ce projet n'en obligera pas moins le trésor à contracter des charges assez fortes. Voici notre réponse : Dans les deux systèmes, l'état doit courir des chances et s'exposer à des pertes. C'est du moins ce qui a été reconnu par M. le ministre, quand il dit, dans son exposé des motifs (page 25) : « Toutes les fois qu'il y a beaucoup d'inconnu dans une question, c'est au gouvernement seul qu'il peut appartenir d'en courir les chances avec quelque sécurité. »

Il s'agit donc de savoir quel est celui des deux systèmes qui expose le moins le gouvernement, et il nous semble que c'est le nôtre, puisque nous ne demandons au trésor public que d'assurer, pendant les travaux un minimum d'intérêt de 2 1/2 p. 0/0, et de 3 1/2 p. 0/0 après l'achèvement des chemins, et que, pour limiter l'étendue de ses sacrifices, l'état n'accordera sa garantie que sur un capital de 500 millions; somme nécessaire pour assurer la confection des grandes lignes que nous allons proposer. Or, en supposant que ces lignes ne rapporteront, en moyenne, que 3 à 2 1/2 p. 0/0, le trésor n'aurait à supporter qu'une dépense annuelle de 7 à 8 millions. Et qu'est-ce qu'une aussi faible somme sur un budget de 1 milliard 75 millions? 3 1/4 p. 0/0.

Cela posé, examinons les avantages que l'état et le fisc retireraient de cette avance, car il est bien entendu que, dans les années prospères, et quand les produits dépasseront 3 1/2 p. 0/0 du capital fixé et convenu, cet excédant sera versé au trésor, en remplacement de ses avances.

D'abord, en cas de sédition, de guerre, d'années calamiteuses et d'événemens imprévus, l'Etat conservera toute la force de son crédit et toutes les ressources qu'il procure, car il ne se sera engagé à pourvoir qu'à une dépense éventuelle et modique de 7 ou 8 millions par an.

Envisagée sous le rapport stratégique, la question se présente sous un jour bien plus favorable encore. Toutes les lignes partant de Paris, centre d'action, de force et de puissance, n'est-il pas évident qu'en dix ou douze heures, le gouvernement pourra porter sur un point de nos frontières des corps d'armée avec leur matériel, et que la prompte exécution de ces chemins, par les compagnies, le rendra maître du sort de la campagne ?

Ainsi, sous les rapports, politique, militaire et économique, notre proposition doit être accueillie. Bien mieux, nous allons prouver que, loin

---

talistes à partager avec lui la lourde tâche de la viabilité du territoire, l'Etat ne consentira pas à leur garantir un minimum d'intérêt. Nous l'avons déjà dit, c'est un mode d'encouragement qui, convenablement appliqué, serait le plus économique pour le trésor, en même temps qu'il serait le plus persuasif pour les compagnies.

(*Journal des Débats*, 7 novembre 1838.)

d'être exposé à des pertes par le mode que nous proposons, le trésor y gagnera quand bien même il devrait fournir le complément d'intérêt qu'il aurait garanti aux compagnies.

Voici la preuve de notre assertion :

*Avantages que le Gouvernement obtiendra.*

1° sur le transport des dépêches — 1,000,000

Les frais de chevaux et guides, l'entretien des malles; les indemnités aux maîtres de poste s'élèvent annuellement à plus de 5 millions, nous évaluons seulement au 5e de cette somme le service qui se fera gratis sur toutes les lignes de chemins de fer. — 1,000,000

D'un autre côté, la rapidité des communications permettra de faire *deux ou trois services ou départs* par jour, et de recevoir, en transit, les lettres et paquets de l'Angleterre et du nord-ouest de l'Europe, pour la Suisse, l'Italie, l'Espagne et le Levant. Circonstances qui augmenteront les produits des postes. — Mémoire.

*Ministère de la guerre.*

2° La fourniture des voitures et des chevaux pour les convois militaires est évalué à — 667,000

Les indemnités de route sont portées à — 2,137,000

Total — 2,804,000

Nous pensons que les économies à faire sur ce chapitre, par le transport, qui s'opérera *gratis*, des corps avec leurs bagages, et des hommes marchant isolément, peut être évalué au 5e de 2,804,000 f., soit — 561,000

3° Les transports directs sont portés au budget pour la somme de — 616,000

Les frais de poste et de courrier, pour — 150,000

766,000

Le 5e de ces 766,000 fr. est de 153,000. Cependant nous ne porterons l'économie sur cette dernière somme qu'à moitié, soit — 76,000

L'autre moitié sera payée aux compagnies.

4° Economies à obtenir sur l'entretien des routes qui, n'étant plus aussi fatiguées par les voitures et les messageries, seront bien moins dégradées. Cet entretien est évalué au budget de 1839, à 20 millions, nous n'en retrancherons que le dixième, soit — 2,000,000

5° Augmentation dans les produits des contributions indirectes, qui figurent au budget de 1839 pour un total de 675 millions.

La plus grande valeur qu'obtiendront les propriétés traversées par les chemins de fer ou qui en seront voisines; le mouvement imprimé à la population et à l'industrie, d'abord par l'établissement des grandes lignes; puis, par les embranchemens qui s'y rattacheront; l'impulsion donnée aux affaires et au commerce, l'accroissement du nombre des voyageurs, etc. Toutes ces causes augmenteront néces-

sairement la richesse publique, les consommations et la matière imposable. Nous ne croyons donc pas exagérer en estimant que ces grandes créations accroîtront le montant des contributions indirectes de 4 à 5 %. Toutefois, pour rester dans les bornes d'une sage réserve, nous ne porterons cet accroissement qu'à 2 %, ci | 13,500,000

6° Economies sur quelques dépenses et augmentations de recettes sur les contributions directes et produits divers | Mémoire.

Total | 17,137,000

D'après cet exposé, il paraît certain que, pour un engagement de 7 à 8 millions par an, qu'il ne faut encore regarder que comme une avance transitoire; le gouvernement gagnera, par des réductions de dépenses et des augmentations de produits, une somme annuelle de 17 millions; on doit considérer en outre que sa puissance, ses forces militaires et son influence à l'extérieur seront doublées.

Avant de terminer ce travail, il nous reste à discuter deux propositions présentées récemment par un publiciste distingué et à démontrer que leur adoption n'atteindrait pas le but généreux que l'auteur s'est proposé.

Il a demandé que l'Etat vint au secours des compagnies par des prêts hypothéqués sur les chemins de fer ou par un amortissement dont le trésor fournirait les fonds.

Nous répondrons d'abord, que la demande d'un pareil secours en démontrant la détresse d'une compagnie hâterait sa ruine. Nous ajouterons ensuite qu'un prêt hypothécaire peut convenir à des sociétés, à spéculateurs, mais ne peut jamais convenir à un gouvernement et afin de faire mieux sentir quels seraient les résultats de la proposition que nous essayons de réfuter, on nous permettra cette supposition : le gouvernement prête 5 millions à la compagnie de la rive gauche du chemin de Versailles ; au bout de quelques années, cette compagnie se trouve hors d'état, non seulement de rembourser le capital, mais même d'en servir les intérêts. Dans ce cas, nous le demandons, le gouvernement oserait-il et pourrait-il exproprier cette compagnie, et, pour cinq millions, s'emparer d'un chemin qui en aurait coûté 15? Non, car à l'instant il n'y aurait qu'une voix dans le pays pour flétrir une telle conduite.

Le deuxième moyen, celui d'un amortissement à fournir par le gouvernement, paraît, au premier aperçu, mieux fondé; mais un examen approfondi prouve que, dans l'espèce, son application ne serait pas juste et qu'il ne remédierait nullement au mal. Afin d'éclairer la discussion, posons quelques principes.

Il n'y a d'amortissement véritable que quand le débiteur (état, compagnie, individu), rachète, rembourse ou éteint sa dette, avec le produit de ses économies ou l'excédent de ses recettes ; hors de ces bases, il n'y a pas *amortissement* ; il y a *déception*. Mais, nous dira-t-on, ce sera le gouvernement qui fournira les fonds de l'amortissement; soit, alors ce n'est plus un amortissement, répliquerons-nous, c'est une avance ou un secours qu'il donne, non plus en prêtant sur hypothèque ou sur dépôt d'action, mais en se faisant actionnaire lui-même, c'est-à-dire en se rendant en partie confectionnaire du chemin, condition qu'il doit absolument s'interdire.

Nous poserons ensuite ce dilemme : ou les actions seront au-dessous du pair, ou elles seront au-dessus. Si l'entreprise est bonne et placée dans des conditions de succès, elle se soutiendra d'elle-même ; si elle est mauvaise, si le public n'y a pas confiance, le gouvernement devra donc racheter successivement les actions et finir, avec le temps, par se rendre confectionnaire du chemin, s'il n'est pas achevé ; alors reviendraient tous les dangers que nous avons suffisamment signalés.

Mais en admettant même que le gouvernement adopte cette proposition et se fasse spéculateur ou actionnaire, nous allons démontrer que ce secours, rachat ou amortissement, quelque nom qu'on veuille lui donner, ne produira pas le moindre effet.

Outre les causes de ruine qui menacent les compagnies, et que nous avons indiquées, il en est une, plus redoutable, à elle seule, que toutes les autres ensemble, qui ne permettra pas à la crise de s'arrêter et renversera toutes les sociétés, si l'on ne s'empresse de venir à leur aide, c'est qu'en France, personne n'est assez riche pour être privé de ses revenus, pendant cinq ou six ans, et que nous n'avons ni assez de caractère, ni assez de lumières, pour attendre avec fermeté et courage les résultats d'une entreprise de longue haleine. On veut et on a besoin de spéculer, on veut et on a besoin de jouir promptement ; ce sont de tristes vérités à dire, mais on doit bien s'en pénétrer si l'on ne veut être dupe. Pour arrêter le mal qui est déjà très grand et la peur qui est plus grande encore, il faut donc un remède prompt et efficace, un remède puissant, radical, qui relève le moral des capitalistes, qui fasse succéder à l'instant la confiance au découragement, la hausse à la panique ; et en supposant que les chambres concèdent l'amortissement que l'on réclame et que nous fixerons, si l'on veut, à 1 1/2 p. 0/0 du capital engagé, quel effet, par exemple, produira un amortissement de 270,000 francs, réparti, pendant l'espace d'une année, sur les dix-huit millions versés par les actionnaires de la compagnie du Hâvre ? Aucun. L'action de ce rachat, toute puissante qu'elle puisse être dans un avenir éloigné, agira pendant six à sept ans, sans que vous en ressentiez le moindre effet ; et ce n'est pas d'ici à quelques années, mais d'ici à quelques semaines, qu'il faut porter secours aux compagnies.

Voici enfin notre réponse au *Journal des Débats*, qui combat dans son numéro du 3 décembre l'opinion qu'il avait émise le 7 novembre dernier, et sur laquelle nous nous étions appuyé.

Le minimum d'intérêt que nous proposons d'accorder, n'affranchit pas les compagnies, comme on pourrait le croire, « de tous risques, » même de ceux qui peuvent résulter d'une mauvaise gestion ou de » l'adoption de fausses combinaisons ; » il ne les encourage pas non plus à « passer légèrement sur les dangers d'une affaire, et à exécuter » une entreprise mauvaise en elle-même ; » car, d'après notre système, les compagnies, après avoir contrôlé les plans et les devis, et tenté même, pour plus de sûreté, des adjudications provisoires de ponts, viaducs, déblais, remblais, etc., se *chargeraient de la confection des chemins*, pour *un capital fixe* et de leur exploitation, moyennant des *tarifs établis* par le gouvernement.

Ainsi, l'essai que ces compagnies tenteront, sera bien à *leurs risques et périls*, puisque s'il y a un excédant de dépenses, *cet excédant restera à leur charge*. Ainsi encore, les charges ne *tomberont pas toutes sur le gouvernement*, et les avantages *ne resteront pas tous aux compagnies*.

Dans une entreprise aussi immense, où le gouvernement a plus à gagner

qu'à perdre, il est d'autant plus juste que les charges et les avantages soient supportés en commun que l'administration fixe et arrête, d'accord avec les compagnies, les grandes lignes et fait dresser, par ses ingénieurs, les plans, les devis et les cahiers des charges.

Or, nous soutenons à bon droit que l'accroissement de force et de puissance ainsi que l'augmentation considérable de revenus (17 millions) que le gouvernement obtiendra par la création des chemins de fer, sera un équivalent plus que suffisant au minimum d'intérêt qu'il garantira aux compagnies.

On ne saurait trop le répéter, la réforme du cahier des charges, la plus grande latitude d'action laissée aux compagnies ne seront qu'un vain palliatif, et ne remédieront en rien aux maux que nous avons signalés.

---

**Avantages que doit accorder le gouvernement. — Charges qu'il doit imposer. — Réserves qu'il doit faire.**

On se tromperait étrangement si l'on concluait de ce que nous venons d'exposer que notre intention est d'enlever au gouvernement son influence et son action, et d'affranchir les compagnies des devoirs qu'elles ont à remplir envers une administration ferme et bienveillante.

Notre intention, au contraire, est que les droits du gouvernement soient toujours respectés, et la meilleure preuve que nous puissions en donner, c'est de répéter aujourd'hui ce que nous avons écrit en avril 1838.

« Voici, à notre avis, les avantages que le gouvernement peut accorder aux compagnies, et les charges qu'il doit leur imposer :

AVANTAGES.

» 1° Borner au droit fixe de 1 fr. l'enregistrement de tous les traités ou marchés avec les entrepreneurs, les acquisitions de terrains, etc., quand ils seront relatifs aux chemins de fer seulement;

» 2° Diminuer de moitié les droits sur l'importation des fers et des fontes nécessaires à la construction de ces chemins;

» 3° Accorder aux compagnies des soldats comme journaliers, moyennant un salaire qui sera fixé d'avance. Le soldat recevrait de l'Etat sa solde et ses vivres et serait campé; il travaillerait seulement quatre ou cinq jours par semaine;

» Accorder dans certains cas, la remise de l'impôt foncier sur le chemin pendant vingt ou trente ans;

» 5° La remise du droit du dixième sur le prix des places pendant cinq ou six ans;

» 6° Garantir, au besoin, un minimum d'intérêts de 4 p. 0/0, sauf à se faire rembourser de ses avances quand les produits nets du chemin dépasseront 4 p. 0/0 pour les entrepreneurs;

» 7° Ou, dans un autre cas, fournir des subventions;

» 8° Ne pas laisser les compagnies dans la dépendance du conseil général des ponts-et-chaussées, pour l'exécution des travaux de détail des ponts, viaducs, etc., etc., tout en les soumettant, du reste, aux épreuves les plus rigoureuses;

» 9° Permettre aux compagnies d'établir des pentes de 5 millimètres, et un minimum de courbure de 500 mètres au lieu de 1000 (1);

---

(1) En Belgique, sur la route de Bruxelle à Maline, on a essayé, avec un succès incontestable, des pentes de 6 à 7 millimètres par mètre, et des courbes de 300 mètres de rayon.

» 10° Les autoriser à n'établir, d'abord, des rails que sur une seule voie, afin de leur laisser la faculté d'entrer en jouissance le plutôt possible.

» 11° faire une qui loi dispose que le jury, pour cause d'expropriation publique, ne pourra, dans aucun cas, estimer les terrains dont les compagnies demanderont la dépossession, qu'au double de la valeur moyenne des terres vendues depuis trois ans dans la commune, suivant les actes authentiques ou l'estimation cadastrale (2). »

CHARGES ET RÉSERVES.

1° Le gouvernement fera surveiller la bonne exécution des travaux par les agens qu'il désignera ; mais, en ayant soin, pour prévenir toute collision, tout retard, de fixer les rapports des compagnies avec les préfets et les ingénieurs des ponts-et-chaussées, et les épreuves auxquelles seront soumis les travaux d'art ; il aura soin surtout d'empêcher une trop grande intervention des ingénieurs dans les travaux entrepris par les compagnies.

2° Toute concession ne pourra jamais dépasser le terme de 99 ans.

3° Les compagnies rempliront gratis le service des dépêches.

4° Elles transporteront gratis les détachemens et les soldats marchant isolément.

5° Elles transporteront, à moitié du prix fixé par les tarifs, les bagages et le matériel de guerre.

6° Le gouvernement se réserve de réviser à certaines époques, les tarifs et de les réduire quand les produits dépasseront 10 p. 100 du capital employé.

7° Il se réserve encore la faculté de racheter le chemin dans un délai déterminé, non seulement en remboursant le capital employé par la compagnie, mais encore en payant une indemnité fixée d'avance.

8° Il aura le droit d'établir un commissaire près de chaque compagnie et aux frais de cette dernière ; ce commissaire pourra assister aux délibérations du conseil d'administration de la compagnie, en surveiller les travaux et la comptabilité, recevoir les bilans pour les adresser au ministre.

9° En temps de guerre, le service de l'état passera avant tout ; le gouvernement pourra même, au moyen d'une indemnité suffisante, se charger de l'exploitation du chemin de fer, etc., etc.

10° Les rapports des compagnies entre elles, et les discussions qui pourraient s'élever, soit pour la jouissance en commun d'un dock ou d'une partie de chemin, soit pour le mode de jonction de deux chemins, soit pour un service qui passerait de l'une à l'autre compagnie, soit enfin pour tout autre cause, seront définitivement fixés et arrêtés par le gouvernement.

---

(2) On reconnaîtra l'urgence de cette disposition, si l'on veut bien se reporter aux plaintes portées avec tant de fondement par la compagnie du chemin de Versailles (rive gauche).

« La compagnie n'a pu échapper à l'avidité des propriétaires des terrains qui exigeaient 20 et 30,000 fr. d'un arpent, car l'administration était inexorable. Elle n'a jamais voulu permettre que, pour échapper à des exigences aussi ruineuses, la compagnie pût s'écarter de la ligne qui lui avait été fixée.

» Un fait digne de remarque, c'est que partout où les acquisitions ont été faites de gré-à-gré, la compagnie a eu plus d'avantages que lorsqu'elle a porté sa cause devant le jury. »

Il réglera aussi le montant de toute indemnité qu'une compagnie serait en droit de réclamer à une autre.

11° Le gouvernement pourra mettre en adjudication publique l'adjudication d'une seule ligne, le rabais portera sur les années de jouissance.

### Entrées, gares ou docks dans Paris.

Un des reproches les plus graves que nous ayons adressés aux projets du gouvernement, c'est de ne pas avoir fixé positivement ou d'avoir mal choisi les lieux de stationnement des chemins de fer de Paris.

Nous disions, il y a sept mois : « Cette capitale renferme une population d'un million d'ames ; 50,000 voitures la sillonnent dans tous les sens; (1) un pareil mouvement et une circulation si pressée dans des rues généralement étroites et sur des places fort rétrécies, rendent les communications extrêmement pénibles. Il faut donc éviter de multiplier les docks, et par cette réserve, diminuer les embarras et les difficultés qui existent déjà et qui ne peuvent que s'accroître avec le temps.

» Deux choses encore sont à considérer par rapport à tous les chemins de fer :

» 1° L'espace nécessaire aux points de stationnement et de départ ;

» 2° Les dépenses énormes que nécessitera la fixation de ces points.

» La raison et l'expérience le constatent également : le lieu de stationnement et de départ d'un chemin de fer dans la capitale demandera une étendue considérable, car ce sera une espèce de port, de dock destiné à être bientôt entouré d'entrepôts, de magasins, d'auberges, de maisons de roulage et de commissions, d'ateliers, etc., etc.

Ces places ou ces espèces de docks seront fort difficiles à trouver et coûteront énormément parce que, pour les établir, il faudra non seulement acheter des terrains et des passages, mais encore des bâtimens et des maisons qu'on n'obtiendra qu'à des prix excessifs. Ainsi, dans l'intérieur de la ville et jusqu'à 3 ou 4,000 mètres de ses murs, l'on peut calculer que la première lieue coûtera, en sus, de 5 à 6 millions. On en jugera ainsi, si l'on s'en rapporte au compte qui vient d'être présenté aux actionnaires du chemin de Paris à St-Germain, et qui évalue à 7,500,000 fr. l'établissement de la première lieue, à partir de la rue Tronchet jusqu'à Asnières, y compris les entrées dans Paris et les souterrains des Batignolles. »

De ce qui précède, nous concluons que le point de départ de Paris à Bruxelles doit être fixé provisoirement au dock du chemin de fer de St-Germain, mais non à l'endroit où ce dock est actuellement placé.

La situation de cette gare aux anciens jardins de Tivoli est évidemment trop éloignée du centre et elle le sera beaucoup trop encore en aboutissant seulement à la rue St-Lazare. Dans un moment d'exaltation la compagnie du rail-way de St-Germain voulait s'établir auprès de la Madeleine ; plus tard, elle s'était réduite à venir à la rue Neuve-des-Mathurins, en face de la rue Tronchet ; enfin, aujourd'hui, elle ne veut plus arriver qu'à la rue St-Lazare. C'est passer un peu vite d'un excès de dépense et de luxe à une parcimonie fort mal entendue. Il faut donc que le gouvernement intervienne et l'oblige à porter son dock dans les vastes terrains et dans les chantiers de bois situés entre la rue St-Lazare et la rue St-Nicolas, et qu'ainsi la principale entrée de ce dock se trouve en face des rues de la Ferme et Tronchet.

(1) On porte ce chiffre aujourd'hui à 61,000.

Alors, cette entrée profonde dans Paris, cette place magnifique pourra servir de dock et de station, non seulement aux rails-roads de Versailles et de Saint-Germain, mais encore à ceux de Rouen et du Nord. Et si ce vaste emplacement ainsi que la traversée de Paris coutent dix millions, cette somme sera une charge légère quand elle sera supportée par quatre grandes compagnies.

Hors du territoire des Batignolles, une courbe tournant à droite ramènera le chemin vers St.-Denis et n'augmentera pas d'une demi-lieue le trajet de Paris à Saint-Denis. Plus tard, et quand la nécessité s'en fera sentir, on pourra placer le lieu de stationnement de la ligne du Nord dans les terrains de Saint Lazarre près la barrière.

Les emplacemens situés entre la barrière de la Villette et celle des Vertus seront réservés pour la grande ligne de l'Est : les chemins de la Meuse, de la Moselle et du Rhin.

Le lieu de stationnement et de départ de tous les chemins du Midi, de Paris à Nevers, Lyon et Marseille, de Paris à Orléans, Nantes et Bordeaux, ne doit être fixé, ni à la barrière de la Gare, ni au boulevart de l'Hopital, mais à la place de l'Archevêche, dans la Cité, *au centre de Paris.*

Indépendamment des sommes à affecter à la construction des grandes lignes, nous estimons qu'il faut compter sur une dépense additionnelle de 24 à 28 millions pour l'établissement de quatre gares avec la traversée des chemins dans Paris, mais on doit observer que chaque dock pouvant servir à plusieurs rail-ways, les 6 à 7 millions qu'il nécessitera, devront être répartis sur 2 ou 3 lignes.

On se rangera à notre avis, si l'on veut bien songer qu'une locomotive parcourant une lieue en 6 minutes et qu'une fois, le mur d'enceinte franchi, une courbe de deux ou trois distances à parcourir pour rereprendre la direction du chemin, ne retardera les voyageurs que de 3 minutes environ; une si légère perte de temps n'est rien en comparaison de l'économie de 6 à 7 millions que l'on obtiendrait par la suppression de chaque dock. Cette considération sera souvent rappelée dans les articles suivans, où nous indquerons le tracé des six grandes lignes dont la constructiont nous parait urgente.

---

## Des six grandes lignes à construire simultanément (1).

Ces chemins seront faits d'abord, sauf certaines lignes centrales, à une voie simple, avec des points de rencontre ou d'évitement à doubles voies, de lieue en lieue.

### 1° *Chemins du nord.*

De Paris à Bruxelles et à Londres.

De Paris à Arras, *point central,* par St-Denis, Pontoise, Beauvais et Amiens. Ce chemin sera établi, d'abord sur deux voies jusqu'à Pontoise, et plus tard, sur deux voies jusqu'à Arras.

| | lieues. | millions. |
|---|---|---|
| Distance. | 47 | |
| Estimées, savoir : 8 lieues à un million, et 39 à 800,000 fr., ci. | | 39 |

---

(1) Dans ce travail, nous compterons par distance ou kilomètre, et par lieue de 4 kilomètres ou de 2000 toises.

 report lieues 47 millions 39

| | | | |
|---|---|---|---|
| Premier embranchement à une voie (sur Bruxelles.) | | | |
| D'Arras à Condé, par Douai et Valenciennes, | | 19 | |
| à 800,000 fr. l'une. | | | 15 |
| Deuxième embranchement à une voie d'Arras à Lille (sur les Flandres), | | 12 | |
| à 800,000 fr. l'une. | | | 10 |
| Troisième embranchement à une voie, d'Arras à Calais (sur Londres.) | | 27 | |
| à 800,000 fr. l'une. | | | 22 |
| | | 105 | 86 |

2° *Chemins de l'ouest.*

De Paris au Hâvre et à Dieppe par Rouen.

De Paris à Rouen, par la vallée de la Seine, 34 lieues dont 5 sont faites jusqu'à Saint-Germain.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 5 | | | |
| Deux autres se feront bientôt jusqu'à Poissy, reste à construire | 29 | 29 | | |
| Evaluées à 1,200,000, | 34 | | | |
| l'une | | | 35 | 35 |
| Premier embranchement de Rouen au Hâvre | 22 | 22 | | |
| à 800,000 | | | 18 | 18 |
| Deuxième embranchement de Rouen à Dieppe, 15 lieues, à ajourner. | | | | |
| | 56 | 51 | 53 | 53 |

3° *Chemins du Midi.*

De Paris à Nantes et Bordeaux par Corbeil, Essonne, Malesherbes, Pithiviers, Orléans et Tours.

De Paris à Orléans, par Corbeil et Essonne, 31.

Avec un embranchement sur Etampes et un autre de Corbeil à Melun.

De Paris à Pithiviers, *point central* des deux grands rail-ways de Bordeaux et de Marseille (1); 21 lieues sur deux voies à un million, ci 21,000,000,000

Dix lieues sur une seule voie, de Pithiviers à Orléans, à 800,000 fr., ci 8,000,000,000

29,000,000,000 29

Chemin d'Orléans à Tours, Nantes et Bordeaux ajourné.

4° De Paris à Lyon par Pithiviers, Gien ou Briare, Nevers, Roanne, St-Etienne et Givors.

De Paris à Pithiviers.

Chemin d'Orléans, 21 lieues.

| | | |
|---|---|---|
| De Pithiviers à Roanne par Nevers, 78 à faire. | 78 | |
| A 800,000 fr., ci : | | 63 |
| De Roanne à Lyon par Saint-Etienne et Givors, 32 lieues qui sont terminées. | » | » |

(1) L'embranchement de ces deux grands rail-ways ne sera pas positivement à Pithiviers, mais à une lieue et demie, à l'est de cette ville.

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Total** | | 78 | 68 |
| *5° Route de Lyon à Marseille.* | | | |
| De Lyon à Givors. — Dock existant à Lyon et 4 lieues faites jusqu'à Givors. | 4 | | |
| De Givors à Marseille par la rive droite du Rhône et Avignon | 82 | 82 | |
| A 800,000, l'une ci. | | | 65,600,000 |
| Plus 2,400,000 fr. pour les montagnes à traverser et l'arrivée à Marseille, ci. | | | 2,400,000 |
| | 86 | 82 | 68,000,000 |
| *6° Routes stratégiques de l'Est.* | | | |
| Chemin sur deux voies de Paris à Meaux et à Château-Thierry, | | 23 | |
| *Point central*, à un million la lieue. | | | 23 |
| 1er embranchement de Château-Thierry à Douchery-sur-la-Meuse entre Sedan et Mézières. | | | |
| De Château-Thierry à Rheims, 13 lieues. | | | |
| De Rheims, le tracé passerait entre Rethel et Vouziers et irait joindre ensuite le canal des Ardennes jusqu'à Douchery, (37 lieues à 800,000 fr.) | | 37 | 30 |
| 2° embranchement de Château-Thierry à Metz (frontières de la Moselle). | | | |
| De Château-Thierry à Châlons-sur-Marne, | 19 l. | | |
| De Châlons-sur-Marne à Bar, | 21 | | |
| De Bar à Toul, | 15 1/2 | | |
| De Toul à Metz, | 15 1/2 | | |
| | 71 l. | 71 | |
| A 800,000 fr. | | | 57 |
| 3e Embranchement, de Château-Thierry à Schélestadt, Strasbourg et Bâle (frontières du Rhin), Allemagne et Suisse. | | | |
| De Toul à Nancy | 6 l. | | |
| De Nancy à Schélestadt par Lunéville et Saint-Dié. | 27 | | |
| | 33 l. | 33 | |
| A 800,000 fr. | | | 27 |
| N. A Schélestadt l'embranchement rejoindra le rail-way de Bâle à Strasbourg. | | | |
| Passage de la chaine des Voges, | | | 2 |
| | | 164 | 139 |

**RÉCAPITULATION.**

| | lieues. | millions. |
|---|---|---|
| *1° Chemin du Nord.* | | |
| De Paris à Bruxelles et à Londres, | 105 | 86 |
| *2° Chemins de l'Ouest.* | | |
| De Paris au Hâvre et à Dieppe par Rouen, | 51 | 53 |
| *3° Chemins du Midi.* | | |
| De Paris à Nantes et Bordeaux par Orléans, | 31 | 29 |
| *4° Suite des chemins du Midi.* | | |
| De Paris à Lyon par Pithiviers, Briare, Nevers, Roanne, Saint-Etienne et Givors, | 78 | 63 |
| | 261 | 231 |

| | | |
|---|---|---|
| report | 261 | 231 |
| *5° Suite des chemins du Midi.* | | |
| De Lyon à Marseille par Givors et Avignon | 82 | 68 |
| *6° Routes stratégiques de l'Est.* | | |
| De Paris à la Meuse, à la Moselle et au Rhin, | 164 | 139 |
| 7° Deux Docks, ou lieux de stationnement dans Paris, en attendant que l'on en élève un troisième spécialement consacré aux chemins du Nord. | » | 16 |
| | 511 | 454 |
| Dixième en sus pour erreurs | | 46 |
| Total | 511 | 500 |

Ces estimations ne paraitront pas excessives si on les compare avec celles du gouvernement ; en effet, M. le ministre des travaux publics, dans son exposé des motifs, *évalue les 9 lignes qu'il proposait de créer à 1,100 lieues de développement, et les dépenses à un milliard.*

Nous trouvons une preuve sans réplique de l'exactitude de nos calculs dans ce qui s'est passé en Belgique pour la construction du grand chemin de fer national. A cet effet, nous donnerons à la fin de ce travail quelques extraits des comptes et des rapports présentés aux chambres belges par le ministère des travaux publics. Ces documens détruiront bien des erreurs et prouveront aux esprits sages et sans prétention, non seulement les avantages incontestables des chemins de fer, mais encore la valeur considérable des produits qu'ils doivent procurer. Bornons-nous ici à dire que le chemin de fer de Belgique, à simple voie, avec stations, dépendances, gares d'évitement et matériel d'exploitation, revient à 530,000 fr. par lieue de 4,000 mètres et à 655,000 fr. lorsqu'il a deux voies, sous la condition de suivre les vallées et de passer les grandes routes de niveau.

---

## Des Chemins du Nord, De Paris à Bruxelles et à Londres.

Les motifs qui ont décidé le gouvernement à abandonner la ligne de St-Quentin pour adopter le tracé par Pontoise, Beauvais, Amiens, Arras et Douai, nous paraissent très-fondés.

En effet, la ligne spéciale de Paris à Amiens présente le grand avantage de concilier à la fois les intérêts de la double communication de Paris avec Londres et Bruxelles ; de desservir ensuite trois chefs-lieux de département, des populations considérables et de pourvoir à la défense de la frontière du Nord, sur deux points essentiels : Lille et Valenciennes.

Le projet du gouvernement doit donc être suivi, sauf deux exceptions à son tracé.

1° Pour ménager les capitaux, on se servirait provisoirement du dock de St-Germain transporté aux chantiers St-Nicolas, sauf à en construire un autre plus tard aux terrains de St-Lazare.

2° D'Arras, *point central*, un embranchement serait construit immédiatement sur Calais ; il passerait par Béthune, Aire et St-Omer.

A Aire, *second point central*, on établirait, plus tard, deux embranchemens, l'un sur Dunkerque, l'autre sur Lille.

Le premier mettrait en rapport Dunkerque avec la ligne de Paris.

Le second mettrait en rapport Calais et Dunkerque avec Lille et la Belgique.

Les amendemens que nous proposons aux plans du gouvernement sont peu importans, cependant il est bon de remarquer que, d'une part, ils diminueraient les dépenses, de l'autre ils mettraient en communication avec Lille, Bruxelles et Paris, nos deux principaux ports sur la mer du Nord.

---

## Chemin de l'ouest, de Paris à Rouen, au Hâvre et à Dieppe.

Ici, nous ferons à l'administration une opposition plus sérieuse, quoique le conseil général des ponts-et-chaussées ait modifié considérablement ses plans primitifs. Dans les premiers, il cherchait à atteindre le Hâvre par la ligne la plus courte ; excepté Gisors, il ne traversait aucune ville considérable ; il laissait Rouen à 5 lieues, sur la gauche, etc. Depuis il a senti qu'il ne pouvait abandonner deux villes aussi importantes que Louviers et Elbeuf ; c'est pour cela qu'il rentre dans la vallée de la Seine, à l'embouchure de l'Andelle. Cette concession, loin d'être satisfaisante, prouve seulement que l'administration reconnaît indirectement le grand vice de son système, qui est d'abandonner des populations agglomérées dans les vallées pour parcourir des plateaux, où il ne se trouve ni industrie considérable, ni de nombreux habitans.

Ce n'est pas tout encore ; cette concession donne gain de cause complet à la ligne proposée par la vallée de la Seine, et voici comment :

Un chemin de fer est déjà établi de Paris au Pecq ( sous Saint-Germain), et M. le ministre annonce qu'il sera prolongé jusqu'à Poissy.

Voilà donc deux grandes dépenses déjà faites, deux points considérables atteints.

1° Une entrée magnifique dans Paris, qui devait pénètrer jusque près de la Madeleine, et qui coûtera de 5 à 6 millions ;

2° Sept lieues de chemin dans les localités les plus difficiles à traverser, et où les terrains sont le plus chers, avec trois ponts sur le fleuve, sont ou seront bientôt terminés sur la route de Rouen et auront coûté 15 millions.

L'administration ne serait elle pas coupable si elle permettait que la magnifique entrée qui devait s'étendre jusqu'à la rue Tronchet, ne servit qu'à l'exploitation de la promenade de Saint-Germain, si elle souffrait que ce chemin, qui doit être prolongé jusqu'à Poissy, ne fût pas la tête de celui de Rouen.

Cela posé, établissons par des calculs les motifs qui doivent déterminer le gouvernement à adopter le tracé par la vallée de la Seine :

| | |
|---|---|
| Nous venons de dire que sept lieues, et des plus difficiles, sont terminées ou vont l'être, de Paris à Poissy, ci. | 7 lieues. |
| D'un autre côté, le gouvernement, pour ne pas ruiner Louviers et Elbeuf, s'est enfin résolu à retomber dans la vallée, au confluent de l'Andelle, pour de là regagner Rouen ; voilà donc environ six lieues qui vont être exécutées dans la partie inférieure de cette vallée, et sur lesquelles il n'y a plus à contester, ci. | 6 |
| Total. | 13 |
| » La distance du tracé pour la vallée de Paris à Rouen étant de. | 34 |
| Il resterait à faire | 21 lieues. |

» Or, nous demandons comment l'administration pourrait se décider à interrompre cette ligne dans son centre et à abondonner les villes de Meulan, Mantes, Vernon, Gaillon, Pont de-l'Arche, tous les affluens du fleuve, etc, en présence de ces considérations : 1° que la population agglomérée sur cette ligne, comparée à celle des plateaux, donne un excédant de 68,000 ames, 2° que le nombre des voyageurs excédera de 163,000 personnes et la quantité de marchandises de 170,000 tonneaux, le chiffre que le transport par les plateaux pourrait fournir.

A ces motifs, il faut en ajouter un autre bien plus déterminant encore. Quand le chemin de fer de Saint-Germain aura été poussé jusqu'à Poissy, qui osera s'opposer à ce que les villes de Mantes et de Meulan établissent un rail-way jusqu'à Poissy ? Qui empêchera plus tard Vernon de se rattacher par un embranchement au chemin de Mantes? Quelle fin de non-recevoir à opposer aux justes demandes que ces trois villes ne manqueront pas de faire? Aucune en vérité. Enfin, quand le rail-way de Rouen, d'après le dernier projet des ponts et chaussées, sera redescendu par la vallée de l'Andelle dans celle de la Seine pour toucher à Elbeuf et Louviers, la *nécessité* contre laquelle l'opiniâtreté et le mauvais vouloir lutteront toujours en vain, n'obligera-t-elle pas le gouvernement à permettre que ces grandes cités manufacturières et populeuses ne construisent un rail-road pour se joindre à celui de Vernon, dont elles ne sont séparées que par une distance de 7 lieues ? (1).

La force des choses amènera dont successivement ces différentes ramifications. Dès lors, il est évident que, par suite du chiffre de la population, des rapports multipliés de toutes ces villes entre elles et du plus court espace de chemin à parcourir, les voyageurs, au lieu de remonter à Charleval pour gagner la ligne des plateaux, suivront immanquablement celle de la vallée pour se rendre à Paris, et revenir de Paris à Rouen.

Ce que nous annonçons ici sera infailliblement exécuté dans un espace de temps plus ou moins éloigné ; et nous le répétons avec une force

---

(1) Elle a pris pour centre de ce grand foyer de circulations la ville de Rouen, qui est traversée sans discontinuité, pour que le chemin trouvât dans toutes ses artères, au centre comme dans les extrémités, dans la ville de Rouen comme dans les villes de Paris et du Havre, une réaction vitale, réciproque et incessante, du chemin sur les populations, et des populations sur le chemin.

Elle s'est placée dans la vallée, pour y puiser, à côté d'un nivellement du sol, moins élevé et moins accidenté, des débouchés faciles et naturels, qui lui permissent, en suivant le cours des fleuves et rivières, de se rallier, vers Pontoise, à la ligne du nord, et, vers Evreux, aux départemens les plus productifs de la Basse-Normandie.

Elle a atteint, par de courts embranchemens, tous les foyers producteurs intermédiaires, tels que Louviers, Elbeuf, les Andelys, Yvetot et Bolbec.

Elle s'est attachée, dans la combinaison de ses plans, à profiter des richesses que la nature et les mœurs des habitans avaient agglomérées dans la Normandie, sous le triple rapport du commerce, de l'agriculture et de l'industrie.

(Prospectus de la compagnie du chemin de Paris à la mer par la vallée de la Seine.)

de conviction irrésistible, si l'administration persiste à imposer aux compagnies son tracé par les plateaux (1), elle renouvellera la fatale expérience que vient de subir la compagnie de la rive gauche de Versailles ; 20 à 30 millions seront encore compromis ou perdus.

En raison de la crise actuelle, on devrait donc permettre à la compagnie qui a soumissionné la ligne des plateaux de renoncer aux engagemens onéreux qu'elle a imprudemment contractés. Et en appelant ces engagemens imprudens et onéreux, nous ne disons pas assez, car si cette compagnie avait pris le soin et le temps d'examiner avec plus d'attention les plans et devis dressés par les ingénieurs des ponts-et-chaussées, elle aurait vu que ce tracé l'obligeait à traverser des vallées larges et profondes ; que les pentes qui, dans le premier projet, avaient été fixées à 9 millièmes, ont été réduites à 3 dans le deuxième ; enfin, que l'on y avait ajouté des charges considérables, en terrassemens élevés, souterrains, viaducs, ponts, ouvrages d'art, etc., etc., d'où il s'en suivra peut-être que les dépenses évaluées à 80 millions, pourront fort bien s'élever à 150. Telle est la véritable cause de la baisse des actions; aussi le public, qui commence à s'éclairer sur la question des chemins de fer, craint-il, avec raison, que la ligne des plateaux ne soit aussi ruineuse que celle de la rive gauche de Versailles ; d'une part, parce que les frais de construction coûtent deux fois plus que les devis ne le prétendent, de l'autre, parce que les produits seront très modiques ; enfin, parce que, tôt ou tard, il faudra soutenir la concurrence avec le rail-way de la vallée qui finira par être établi.

Si, ce que nous n'osons espérer, notre système était adopté, le gouvernement aurait deux conditions à imposer à la compagnie de Saint-Germain :

La première, de porter son dock au point que nous avons déjà indiqué.

La deuxième, de se soumettre aux conditions et aux indemnités que fixerait le gouvernement pour que la compagnie des lignes du Nord put jouir d'une portion de son dock et d'une partie de son chemin jusqu'après la sortie des Batignolles.

Quant à l'embranchement sur Dieppe, nous avons proposé de l'ajourner, parce que dès le principe, il ne faut pas imposer au gouvernement des charges trop fortes et aux compagnies des dépenses trop considérables ; et aussi, parce qu'il est prudent de consulter l'expérience avant de s'engager trop avant dans de si grands travaux. Peut-être aurait-on pu également ajourner, à quelques années, la construction de l'embranchement du Havre ; car il ne faut pas se faire d'illusions, cet embranchement ne servira qu'au transport des personnes, les marchandises pesantes et d'une faible valeur proportionnellement à leur poids, conti-

(3) Les chemins de fer doivent être faits, non pour développer à la surface du sol des alignemens géométriques et des contours savamment disposés, mais pour rapprocher les villes principales et offrir au commerce des communications commodes. Un chemin de fer par la vallée de la Seine, dût-il être plus long de quatre à cinq lieues, et coûter 20 millions en sus ; dût-il avoir des courbes un peu moins douces, des inclinaisons plus raides et des ponts en grand nombre, serait préférable à un chemin de fer par les plateaux, qui se développent dans la solitude et qui ne tiennent nul compte de la première cité manufacturière et commerciale de la Basse-Seine. (*Débats*, 20 septembre 1836.)

nueront à arriver à Rouen et à Paris par la Seine. Ce fleuve est d'une navigation si sûre et si avantageuse, depuis le Hâvre jusqu'à Pont-de-l'Arche, que les bateaux à vapeur obtiendront la préférence et auront un avantage immense sur les chemins de fer.

*Post-Scriptum*, 30 janvier. — « Toutes nos prévisions se réalisent ; la compagnie des plateaux vient d'adresser ses réclamations au gouvernement. D'après les devis qu'elle a fait établir, le chemin qu'elle a entrepris coûterait 160 millions au lieu de 80. En conséquence elle demande qu'on fractionne sa concession en trois parties ; l'une comprendra la section de Rouen à Dieppe, l'autre celle de Rouen au Havre; la troisième comprendra la section de Paris à Rouen, avec embranchemens sur Louviers et Elbeuf. Eh mon Dieu ! puisque l'on revient à la nécessité de desservir Louviers et Elbeuf et de retomber dans la vallée de la basse Seine ; que, pour aller de Paris à Rouen, on parte de Saint-Germain et que l'on accepte l'offre de la compagnie Riant, qui avait proposé un tracé par la vallée et présenté un plan si simple, si naturel et si utile. »

---

## Chemins du midi, de Paris à Nantes et Bordeaux par Orléans.

Il faut le reconnaître, le nouveau projet de l'administration pour la ligne de Paris à Orléans, présente de notables améliorations sur celui de l'année précédente : 1° la longueur totale du tracé est de deux lieues plus courte que la voie de terre ; 2° il touche à Etampes : 3° la pente rectifiée n'excède pas trois millimètres par mètre ; et 4° le point de départ, au lieu d'être fixé à la Gare, part de l'intérieur de Paris, du boulevart de l'Hôpital.

Après cet hommage rendu au nouveau plan, disons par quels motifs impérieux nous nous permettons d'y proposer de graves amendemens.

Le gouvernement fait seulement de la ligne qu'il propose, la tête du chemin de fer de Paris à Bordeaux ; nous, nous en faisons, en outre, la tête du chemin de Paris à Lyon. C'est pourquoi nous insistons, de toute notre force, pour que l'administration adopte, en partie, le projet présenté par une compagnie, dont le tracé part du boulevart de la Gare, passe à Corbeil, remonte la vallée de l'Essonne, et arrive à Orléans, après avoir touché à Malesherbes et à Pithiviers.

Dans notre système, le tracé partirait non de la barrière de la Gare, non du boulevart de l'Hôpital, mais, comme nous l'avons dit, d'un dock placé dans les anciens jardins de l'archevêché, derrière Notre-Dame. De cette place, il suivrait sur un viaduc les quais de la Seine jusqu'aux barrières ; des murs d'enceinte, il se dirigerait sur Corbeil, suivrait la vallée de l'Essonne jusqu'auprès de Pithiviers, avec un embranchement sur Etampes ; puis, à une lieue et demie environ de Pithiviers et à l'est de cette ville, il cesserait de faire tête commune pour les deux grands rail-ways de Bordeaux et de Marseille.

Là, un embranchement, à une seule voie, serait dirigé sur Orléans qui est à dix lieues de Pithiviers.

Un peu plus tard, le gouvernement ouvrirait des soumissions pour le chemin d'Orléans à Tours et à Nantes, et pour un embranchement d'Orléans à Briare, afin d'unir Nantes et toute la vallée de la Loire, à Lyon et à Marseille.

Quand au rail-way de Tours à Bordeaux, il ne pourra être entrepris

qu'après l'achèvement de toutes les lignes que nous venons de proposer.

Si l'on nous objecte qu'une loi ayant concédé cette ligne à une compagnie, notre projet ne saurait être pris en considération, nous répéterons que la crise ayant également atteint et frappé cette compagnie puisque ses actions sont descendues de 500 fr. à 455, elle renoncerait volontiers à son traité pour adopter le tracé que nous proposons; en effet, elle gagnerait à ce marché, d'un côté, la garantie d'un minimum d'intérêt pour ses actionnaires, et, de l'autre, la certitude de voir doubler ses revenus par le tribut que lui paierait la ligne de Lyon, pour l'usage de son dock dans Paris et de son rail-way jusqu'à Pithiviers.

Enfin, le gouvernement pourrait accepter purement et simplement la résiliation du traité passé avec cette compagnie et mettre de nouveau en adjudication, avec publicité et concurrence, la construction de cette ligne. Les avantages qu'elle présente et la garantie d'un minimum d'intérêt attireraient de nombreux concurrents.

## Suite du chemin du midi, de Paris à Lyon, par Pithiviers, Briare, Nevers, Roanne, Saint-Etienne et Givors.

Dans l'article précédent nous avons signalé l'avantage de n'avoir qu'un seul dock pour les deux grands chemins du midi, et l'économie de temps et de dépenses que l'on obtiendrait en faisant de la ligne de Paris à Pithiviers un rail-way commun à ces deux chemins.

Nous partirons donc du point central de Pithiviers pour établir le rail-road de Lyon, en laissant se développer sur la droite celui d'Orléans.

Expliquons, d'abord, les considérations pressantes qui nous ont fait proposer, en 1838, de placer, dans la vallée de l'Essonne, le chemin de fer de Paris à Pithiviers.

« 1° C'est que nous voulons que la communication du Havre, de Londres et de Bruxelles, par Paris, avec Lyon, Marseille, l'Italie, la Méditerranée et le Levant ne soit pas interrompue entre Paris et Lyon;

» 2° C'est que nous voulons que cette ligne soit faite en fort peu de temps et à très-peu de frais; en effet, par le tracé que nous indiquerons, il n'y aura aucune chaîne de montagne à traverser et aucun obstacle à vaincre;

» 3° C'est qu'en suivant cette ligne, de grands capitaux ne seront pas perdus et que l'on profitera des 32 lieues de chemins de fer qui sont faites depuis Roanne jusqu'à Lyon par Feurs, Saint-Etienne, Saint-Chamond, Rive-de-Gier et Givors.

» Il faut observer encore que l'adoption de notre tracé peut seule sauver la compagnie de la Loire d'une ruine imminente, et que ce moyen de venir à son secours est bien préférable à celui que présentait le gouvernement, il y a un an, et qui consistait à prêter 4 millions à cette compagnie; prêt du reste fort hasardeux et dont l'unique résultat eut été de prolonger l'existence de cette entreprise sans porter un remède efficace au mal qui la tue : LE DÉFAUT DE TRANSPORTS.

» Les trois motifs que nous venons d'exposer sont tellement péremptoires que tout homme sans préventions sentira l'urgence d'entreprendre cette ligne, dès cette année.

Dans ce système, le chemin de fer de Paris à Lyon aurait 181 lieues de

développement, tandis que, par la grande route, il n'y a que 120 lieues à parcourir. Maintenant, voyons ce qu'il y aurait à déduire sur ces 131 lieues.

Le chemin de Paris à Orléans, étant commun aux deux lignes jusqu'à Pithiviers, ce sera déjà 21 lieues dont profitera le rail-way de Lyon, ci, 21 lieues.

De Roanne à Lyon par St-Etienne, Rive-de-Gier et Givors, il y a 32 lieues de chemin qui sont terminées, ci: 32

Resterait donc à faire 78 lieues, à partir du point d'embranchement près de Pithiviers, par Briare, Nevers et Decise jusqu'à Roanne, ci. 78

Total de l'étendue de la ligne de Paris à Lyon. 131 lieues.

On objectera sans doute que cette ligne est plus longue de dix lieues que la voie de terre, et qu'un chemin de fer qui passerait à travers 40 lieues de montagnes dans le Morvan et retomberait dans la vallée de la Saône, vers Chalons, serait beaucoup plus court. On objectera surtout que, sans passer par les montagnes du Morvan, le chemin de Lyon pourrait remonter la Haute-Seine, descendre à Dijon, et se développer ensuite dans la vallée de la Saône jusqu'à Lyon.

Ces objections ne sont pas sans importance; cependant, elles ne sauraient renverser notre système, et cela pour deux raisons: l'une, c'est qu'en temps de guerre et en cas d'invasion, ces deux lignes peuvent tomber au pouvoir de l'ennemi, tandis que, par la voie que nous proposons (l'Essonne, le canal de Briare et la rive gauche de la Loire), la grande communication de Paris avec Lyon et le midi, est à l'abri de ses atteintes et reste libre; l'autre, c'est que notre projet permet: 1° de jouir plus promptement du chemin qui conduirait à Lyon; 2° de ménager des capitaux qui pourront être reportés ailleurs; 3° de sauver la compagnie du rail-road de la Loire, engagée de 7 à 8 millions, en utilisant les 32 lieues qui sont faites de Roanne à Lyon.

Puis nous ajouterons que les 78 lieues à établir de Pithiviers à Roanne ne coûteront pas plus de 800,000 fr. chacune.

En effet le tracé de Pithiviers à la Loire, soit que, pour atteindre ce fleuve, on suive le canal de Montargis ou que l'on atteigne les plaines de la Sologne jusqu'à Gien, ne présentera aucune difficulté de terrain et ne traversera que des terres de peu de valeur. Arrivé à Gien ou à Briare, le rail-way traversera la Loire sur un pont suspendu et suivra ensuite les bords du canal latéral, jusqu'à Roanne. D'un autre côté les canaux apporteront les matériaux à bas prix et peut-être les berges de ces canaux, au moyen de quelques raccordemens et élargissemens, pourront recevoir facilement les rails; par conséquent l'indemnité à payer pour l'achat des terrains sera fort peu de chose.

Ce tracé présentera encore, comme avantages incontestables, celui de donner la facilité de projeter des embranchemens sur Bourges et Sancerre et de recevoir tous les affluens de la Loire, notamment celui de l'Allier qui amènera, par un autre rail-road, les voyageurs et les marchandises de l'Auvergne et du Bourbonnais, provinces aussi fertiles que populeuses.

Dans le cas où l'on objecterait qu'en faisant passer le rail-way sur les berges d'un canal, les chevaux qui traineraient les bateaux pourraient être effrayés par les locomotives et occasioner des accidents; nous répondrons qu'il y aurait plusieurs moyens de prévenir le mal que l'on

redoute : ce serait d'arrêter les chevaux à l'approche des convois et de les faire descendre en bas de la berge.

Enfin, si cette précaution ne paraissait pas suffisante, il faudrait établir le chemin de fer aussi près que possible du canal. Toutefois, nous croyons que l'on peut poser les rails sur la berge d'un canal, et qu'il suffira que les convois soient séparés du chemin de hallage par la largeur de l'eau pour que des chevaux arrêtés et prévenus ne soient pas plus effrayés du bruit et de la fumée des locomotives que ne le sont les bestiaux et les chevaux employés au labourage près des chemins de fer.

---

## Suite des Chemins du Midi, de Lyon à Marseille.

Pour cette ligne, nous ne sommes d'accord avec le gouvernement que sur ce point : « La France, dit M. le ministre, par sa configuration géographique, placée sur deux grandes mers, est la voie naturelle des marchandises et des hommes qui, du nord et de l'ouest de l'Europe se dirigent vers la Méditerrannée, l'Italie et les échelles du Levant, et *vice versâ* ; il est fort bien posé aussi que sur l'Océan, Nantes et Bordeaux, sur la Manche, le Hâvre, sur la mer du Nord, Calais et Dunkerque ; sur la Méditerrannée, Marseille sont les extrémités nécessaires de ces grandes lignes de transit. »

Voilà pourquoi nous proposons de créer de suite les chemins de l'ouest à l'est, c'est-à-dire du Hâvre et de Rouen à Metz et à Strasbourg, et ceux du nord au midi ; c'est-à-dire de Calais, Lille et Valenciennes à Lyon et à Marseille.

Malheureusement nous sommes encore en opposition complète avec le tracé du gouvernement, et comme nous persistons dans nos principes, nous n'avons rien de mieux à faire que de rappeler ce que nous avons écrit à ce sujet, il y a quelques mois.

« Nous avons grand'-peine à concevoir comment un gouvernement qui pose en principe que les chemins de fer sont nécessaires, non seulement pour le transport rapide des personnes et des marchandises, mais bien plus encore pour la défense de nos frontières, vienne aussitôt au mépris de ce principe, compromettre la défense de cette partie de notre frontière de l'est, en plaçant le rail-road de Lyon à Marseille sur la rive gauche du Rhône et le mettant ainsi à la merci de l'assaillant.

» Il oublie donc que, deux fois, l'ennemi a occupé Lyon ; qu'à l'exception de Grenoble, nous n'avons aucune grande place à lui opposer depuis Besançon jusqu'à Briançon quand il débouche en force par Genève, le val du Rhône et les frontières de la Savoie. Il oublie donc que c'est pour parer à notre faiblesse, sur cette longue étendue de frontière, qu'il fait fortifier Lyon à si grands frais ; il oublie donc encore que le pont jeté sur l'Isère à son embouchure dans le Rhône, au point de passage de la grande route de Lyon à Marseille, a été construit avec une ARCHE MOBILE afin de pouvoir le couper facilement et empêcher l'ennemi de se porter sur le rivage gauche de l'Isère ! Toutes ces dispositions ont été prises dans la prévision qu'une armée ennemie, nombreuse, peut facilement occuper l'espace de nos frontières de l'est qui est compris entre la rive gauche du Rhône et la rive droite de l'Isère. S'il en est ainsi, placer le rail-road de Marseille sur la rive gauche du Rhône, c'est abandonner le système de défense que le gouvernement a voulu créer ; c'est exposer ce chemin à être coupé, même par un corps de

partisans sorti de la Savoie ; c'est compromettre et livrer nos communications avec le midi !

» Eh ! quelle plus belle ligne, quelle ligne plus défendable que celle de la rive gauche du Rhône, quand Lyon est fortifié ! Un ennemi nombreux et entreprenant peut venir attaquer Lyon par la rive gauche du Rhône et même par l'espace compris entre ce fleuve et la Saône, sans pouvoir (si l'on suit le plan que nous proposons) couper les communications de Paris avec le midi, et même celles de Lyon avec le midi, à moins d'un blocus complet. Ces communications précieuses seront même assurées tant qu'un corps d'armée pourra se maintenir sur les montagnes situées entre Rive-de-Gier, le Rhône et Lyon, puisque la ligne de Paris à Marseille et à Lyon va, par la rive du Gier, de Saint-Etienne à Givors ; avantage incontestable dans un temps de guerre.

» Ce n'est pas tout encore : le chemin de fer étant terminé de Lyon à Givors, la ligne de Lyon à Marseille se trouve réduite de quatre lieues ; de sorte qu'il ne reste que quatre-vingt-deux lieues à construire au lieu de quatre-vingt-six. Outre cela, on obtient l'avantage de jouir d'un pont sur la Saône, à son embouchure, d'une magnifique entrée et d'un dock dans Lyon, qui sont établis depuis long-temps. Par cette combinaison, il est possible de réaliser une économie dans les dépenses de 5 à 6 millions, et une grande économie de temps tout aussi précieuse ; on vient en outre, par ce moyen, au secours de la compagnie du chemin de Lyon à Saint-Etienne, dont les actions sont en perte.

» De Givors, la ligne suivrait la rive droite du Rhône jusqu'à Avignon où elle reprendrait le tracé du gouvernement.

» L'établissement du chemin sur cette ligne ne ferait aucun tort aux villes situées sur la rive gauche, puisque Vienne, St-Vallier, Tain, Valence, etc., ont des ponts suspendus sur le Rhône.

« Les embranchemens qui, de Lyon, ne tarderont pas à être dirigés par le Rhône sur Genève et par la Saône sur Dijon et la Bourgogne ; celui qui viendra de Grenoble et de la riche vallée du Grésivaudan par la rive GAUCHE de l'Isère ; celui enfin qui, de Toulouse, de Montpellier et de Nîmes, viendra aboutir à Avignon ; tous ces embranchemens, disons-nous, ainsi que les canaux des étangs, alimenteront une immense circulation. Tous, enfin, contribueront à assurer les produits les plus sûrs et les plus élevés à la compagnie qui se chargera de cette belle et grande entreprise. »

---

**Routes stratégiques de l'est. De Paris à Chateau-Thierry, point central. De Chateau-Thierry à Donchery-sur-Meuse, entre Sedan et Mézières, par Rheims. De Château-Thierry à Metz, par Châlons-sur-Marne, Bar et Toul, point central secondaire. De Toul à Schelestadt (point de jonction au Rail-way de Bâle à Strasbourg) par Nancy, Lunéville et Saint-Dié.**

Dans notre dernière publication, nous avions proposé la création de cette ligne aux *frais de l'Etat*, sous la direction des ingénieurs militaires, et avec le concours des troupes. Deux motifs puissans nous avaient déterminé à dévier du principe de ne confier les entreprises de cette nature qu'à des compagnies : le premier, c'est que nous ne pen-

sions pas que cette ligne, qui coûtera très-cher, en raison de sa longueur, pût donner des produits suffisans aux compagnies qui oseraient l'entreprendre ; le second, c'est qu'il faut, avant tout, assurer l'indépendance et la défense de la France, la mettre en état, non-seulement de résister aux attaques de ses ennemis, mais encore de pouvoir les faire repentir de leurs agressions.

Il nous semble que si le gouvernement eût été pénétré des principes développés dans le rapport ministériel, il aurait senti la nécessité de défendre la France sur les véritables points d'attaque de nos frontières, et mieux encore l'avantage de pouvoir prévenir ses ennemis. *Être fort et puissant*, c'est se faire respecter, c'est commander la paix, c'est obtenir les moyens d'avoir toujours une politique INDÉPENDANTE (1).

Lors qu'en 1831, nous avons soumis nos plans à Casimir Perrier, qui les accueillit et en reconnut l'importance, la première chose qui le frappa, fut l'utilité des chemins de fer pour la défense du territoire ; aussi, le premier rail-way qui devait être créé, à son avis, était celui de la frontière de l'Est.

Le gouvernement lui-même reconnait (pages 8 et 9 de l'exposé) que : « Sous le rapport politique, les chemins de fer exerceront une haute influence sur les relations de la France avec les pays qui l'avoisinent. Qui peut dire quelle révolution, dans le système militaire des pays continentaux, ces constructions nouvelles sont appelées à produire un jour, lorsqu'il sera possible de transporter, en peu d'instans, d'une extrémité à l'autre du royaume, des *armées tout entières avec le matériel de guerre qui leur est nécessaire?* »

Comment, après de si nobles pensées, a-t-il pu se décider à proposer l'ajournement indéfini de la construction de cette ligne, la plus urgente et la plus indispensable de toutes, surtout quand l'on considère que ce rail-way ne partira pas d'une extrémité du royaume, mais de la Capitale, cet arsenal immense d'hommes, d'armes et de munitions !

L'objection présentée par le ministère, qu'une loi a voté 12 millions pour des canaux latéraux à la Marne, et qu'il a proposé aux chambres d'allouer 45 millions pour l'établissement d'un grand canal destiné à unir la Marne au Rhin, ne peut être sérieuse ; donnons-en des preuves. Le gouvernement sait bien l'espace de temps qui sera nécessaire à l'établissement de ces communications fluviales, (si toutefois il est possible de traverser la chaîne des Vosges avec un canal, question fort douteuse) ; ces travaux, si l'on en juge par le nombre d'années passées à construire les canaux de Bourgogne et du Nivernais commencés, l'un en 1774, l'autre en 1784 et qui ne sont pas encore terminés ; ces travaux, répéterons-nous au ministère, dureront plus de 50 ans, et certes d'ici là, il est à peu près certain que, malheureusement, nous aurons la guerre.

Suivant notre projet de confier l'exécution de ces trois lignes à des ingénieurs militaires, nous avions pensé qu'afin de rendre l'expérience complète sur l'utilité et des avantages du concours de l'armée aux travaux publics en ce qui concerne la défense de l'état, des régimens en-

---

(1) Dans son numéro du 14 avril 1838, le *Journal des Débats*, afin de prouver la nécessité d'accorder au gouvernement la concession du chemin de fer de Bruxelles et de Londres, s'exprime ainsi : (1re page 4e colonne) « Au dehors, malgré nos démonstrations désisives d'Anvers et d'Ancône, nous sommes encore, on ne peut se le dissimuler, sous le coup des traités de 1815. »

tiers, des attelages des équipages militaires seraient mis à la disposition de ces officiers; le soldat employé aux travaux recevrait une ration de vin ou d'eau-de-vie, de tabac et une haute paie; il travaillerait pendant quatre ou cinq jours de la semaine, ferait l'exercice le sixième et se reposerait le septième.

Nous avions la conviction certaine qu'en faisant un appel au patriotisme de nos braves soldats, de leurs dignes officiers, on les trouvera prêts à donner à la patrie ce nouveau gage de leur dévoûment et de leur amour. Bientôt une communication, si nécessaire à la défense de nos frontières serait établie avec économie, et le problème de la convenance et de l'utilité d'employer l'armée à la confection des grands travaux publics, serait résolu de la manière la plus complète et la plus satisfaisante.

Nous avons fait des routes stratégiques dans l'Ouest pour comprimer la Vendée et maintenir la paix intérieure; faisons dans l'Est, des routes stratégiques cent fois plus importantes, afin d'assurer l'indépendance et d'augmenter la puissance de la France.

Cependant, si la proposition formelle que nous avons faite, de garantir aux compagnies soumissionnaires un minimum d'intérêt, est adopté, nous estimons que le gouvernement devra mettre à la disposition de ces compagnies les ingénieurs militaires ou civils, et le nombre de soldats qu'elles réclameront.

Mais comme la création de ces lignes stratégiques importe essentiellement à la sûreté et à la puissance du pays, nous demandons que, dans le cas où des compagnies ne viendraient pas soumissionner tout ou partie des trois embranchemens de l'est, le gouvernement soit autorisé à les construire, aux frais du trésor public, en suivant le mode d'exécution que nous avions primitivement proposé.

Voici le tracé que nous avons conçu :

Le dock des chemins de l'est serait placé près de la rue Lafayette entre les barrières St-Denis et Pantin.

La ligne serait établie, sur deux voies, jusqu'à Château-Thierry, point central, en passant par Meaux :

### PREMIER EMBRANCHEMENT.

De Château-Thierry un embranchement se dirigerait sur la Meuse à Douchery, entre Sédan et Mézières. Il toucherait à Reims, passerait entre Vouziers et Rethel; de là, il irait rejoindre le canal des Ardennes qu'il suivrait pour traverser les montagnes qui bordent la Meuse.

### DEUXIÈME EMBRANCHEMENT.

De Château-Thierry, un autre embranchement serait dirigé sur Toul, deuxième point central secondaire. Il toucherait à Châlons-sur-Marne, Vitry et Bar.

### TROISIÈME EMBRANCHEMENT.

De Toul, un rail-woad serait poussé jusqu'à Metz, par Frouard.

### QUATRIÈME EMBRANCHEMENT.

Enfin de Frouard un dernier embranchement serait établi jusqu'à Schélestadt.

Il passerait à Nancy, Lunéville, Raon-l'Etape et St-Dié. De St-Dié, il traverserait la chaine des Vosges pour se souder à Schélestadt au railway de Bâle à Strasbourg. Par ce moyen, on alimenterait ce rail-way

et des communications faciles et promptes seraient établies avec la Suisse et l'Allemagne méridionale.

Nous devons déclarer que nous n'avons fait aucune étude spéciale et détaillée des tracés que nous prenons la liberté d'indiquer; nous en parlons seulement d'après la connaissance particulière que avons avons de la configuration du pays. Ici, notre but est de fixer les regards sur les points principaux qu'il nous paraît nécessaire d'atteindre; à ces indications, nos savans ingénieurs feront toutes les modifications qu'ils jugeront nécessaires.

On nous excusera d'insister aussi vivement sur la nécessité d'établir ce grand rail-road, si l'on a remarqué, dans notre livre sur l'organisation militaire de la France (1), combien nous tenons à assurer son honneur et son indépendance; ce sont ces sentimens, c'est le souvenir d'avoir vu deux fois les ennemis à Paris, qui nous ont décidé à appeler l'attention du pays, des chambres et du gouvernement sur un projet aussi nécessaire à notre défense qu'utile à l'industrie des provinces de l'Est, et avantageux à la navigation de nos ports, par le transit qu'il facilitera avec la Suisse et l'Allemagne.

---

## Situation des chemins de fer de la Belgique, au 30 novembre 1838, d'après les comptes rendus et les rapports officiels publiés par le gouvernement.

Pour fournir la démonstration complète de l'exactitude de nos calculs et de la justesse de nos propositions, nous allons donner quelques extraits des rapports des ingénieurs en chef des chemins de fer et des comptes présentés aux chambres législatives de la Belgique par le ministre des travaux publics; les leçons données par l'expérience et les faits accomplis sont des argumens sans réplique.

Le compte rendu par le ministre est divisé en trois chapitres:

Le 1er est relatif aux dépenses d'établissement, route proprement dite;

Le 2e — aux stations, dépendances et matériel des transports;

Le 3e — aux dépenses d'entretien et d'exploitation.

Nous nous occuperons d'abord des deux premiers chapitres:

1° Suivant la récapitulation générale des dépenses de premier établissement au 1er octobre 1837 (annexe F, p. 22 et 23), les six sections livrées à la circulation, celle de Malines à Bruxelles, Anvers, Termonde et Louvain, de Louvain à Tirlemont, et de Termonde à Gand, formant ensemble une longueur de 143,720 mètres, ont coûté les sommes suivantes:

| | | |
|---|---|---|
| 14,138,000 f., | pour le coût du chemin; — soit par lieue, | 393,000 f. |
| 3,521,000 f., | pour les stations, matériel d'exploitation; — id., | 98,000 |
| 17,659,000 f. | Total, | 491,000 f. |

2° Dans l'exposé des motifs du projet de loi, présenté par le ministre [illegible]ux publics, pour l'établissement du chemin de Gand à Lille, avec embranchement sur Tournay (séance du 8 mai 1837), les dépenses

(1) La *France depuis* 1830, à la librairie Perrotin, et chez Treuttel et Wurtz.

pour une longueur de 74 mille mètres, sans compter les dépenses imprévues et les intérets des fonds, mais y compris les gares d'évitement, ont été ainsi évaluées :

| | | Par lieue. |
|---|---|---|
| fr. 6,915,000 » | pour le coût du chemin, terme moyen des deux projets | 386,000 fr. |
| 1,600,000 » | stations et matériel d'exploitation, | 88,000 |
| 8,515,000 | Total | 474,000 fr. |

3° D'après le rapport présenté le premier juin 1836, par l'inspecteur chargé d'étudier le chemin qui doit relier Namur aux chemins de fer de Bruxelles et de Mons, la ligne de Namur à Tubise, ayant un développement de 77 kilomètres, est évaluée à 8,149,000 fr. pour une simple voie, avec croisement sur 10 kilomètres de longueur, stations et dépendances comprises, mais non compris le matériel des transports.

8,149,000 fr. pour 77 kilomètres, représentent 106,000 fr. par kilomètre et 424,000 fr. par lieue. Dans ce devis, le rail, du poids de 22 kilogrammes, est estimé, avec tous ses accessoires et fondations, à 30 fr. 60 c. par mètre.

Pour le chemin de Gand à Courtrai, le rail du même poids est estimé à 40 fr. 66 par un ingénieur et à 42 fr. 50 par un autre, mais pour un poids de 22 à 25 kilogrammes par mètre courant, pose comprise: la moyenne de ces trois prix fait revenir chaque kilomètre à 40,000 fr.

Nous appelons l'attention sur ce tracé parce qu'il traverse un pays coupé par des rivières, des montagnes et des vallées profondes, et qu'il est en analogie complète avec le territoire de la France. En effet, pour passer de la vallée de la Meuse et de la Sambre dans celle de la Somme, il faut gravir des plateaux élevés, effectuer de fortes tranchées, percer un souterrain, jeter huit ponts sur la Sambre, etc., etc.

4° Dans le rapport présenté le 26 novembre 1838, sur l'exploitation du chemin de fer, le même ministre dit (page 7) que le coût des dix sections en ce moment exploitées, y compris le matériel, est d'environ 34 millions pour une étendue de 257 kilomètres, ou de 64 lieues, qui se divisent comme nous allons l'établir :

| | | |
|---|---|---|
| 27,200,000 fr. | pour le coût du chemin (64 lieues)—soit par lieue de 4,000 mètres, | 425,000 fr. |
| 6,800,000 fr. | pour les stations, dépendances et matériel d'exploitation (par lieue de 4,000 mètres), | 106,000 fr. |
| 34,000,000 fr. | Total. | 531,000 fr. |

Des trois exemples que nous venons de citer, il résulte que le chemin de fer de Belgique, à une seule voie, revient avec son matériel d'exploitation à 530,000 fr. par lieue de 4,000 mètres, ou bien 425,000 fr. sans y comprendre le matériel et les stations.

Avec cette dernière somme, les terrassemens ont été faits pour recevoir deux voies, et comme un quart de l'étendue de la deuxième voie se trouve déjà établi par les stations, les croisemens et les gares d'évitement, il s'en suit que la pose et la fourniture de la deuxième voie ne peut être évalué à plus de 125,000 fr. par lieue,

Soit donc pour une lieue de chemin de fer à double voie, avec stations et matériel d'exploitation, 655,000 fr.,

D'où l'on peut conclure que nous ne sommes pas sorti des limites

d'une réserve prudente, en évaluant les chemins (effet)

en France, à 880,000 f. par lieue, sous la condition expresse de fixer les tracés dans les vallées, et de traverser les grandes routes à *niveau*.

Ainsi les dépenses du chemin de fer du Havre, évaluées par les ingénieurs du gouvernement à un million par lieue environ, seraient renfermées dans de justes limites, si ces conditions eussent été suivies; mais il en est autrement, en faisant passer cette ligne dans les montagnes. A l'inconvénient de faire arriver plus difficilement tous les matériaux, et, par conséquent, de les faire payer beaucoup plus cher, il faut ajouter la perte que l'on éprouvera par suite du petit nombre d'affluens à recevoir, de voyageurs et de marchandises à transporter. Il y aurait donc injustice à rendre les compagnies responsables de fautes aussi lourdes et à les forcer d'exécuter des soumissions contractées si légèrement.

Maintenant nous allons citer quelques extraits du rapport présenté au ministre des travaux publics, le 1er mars 1837, par les ingénieurs-directeurs du chemin de fer. Nous le faisons avec d'autant plus d'empressement qu'ils viennent corroborer toutes les propositions que nous avons développées.

« C'est au choix d'un *personnel spécial*, disent les ingénieurs belges, (pages 22 et 23) c'est au système *économique* de nos ouvrages. aux *bordereau de prix* qui font la base de nos adjudications, et même à l'adoption sans adjudication de *marches particuliers* pour certaines fournitures, l'emploi, dans certain cas, d'une *régie judicieuse*, enfin, aux conditions inusitées introduites dans nos cahiers de charges; c'est à l'ensemble de ces modifications, contraires à la *routine*, que l'on doit l'économie évidente et la promptitude obtenues dans les travaux qui nous ont été confiés.

» Pense-t-on que si l'on avait été obligé de suivre, pour l'établissement du chemin de fer, les *formalités administratives ordinaires* des autres travaux publics, impuissantes *pour le bien*, impuissantes *contre le mal*; pense-t-on qu'on aurait obtenu d'aussi prompts, d'aussi beaux résultats : en moins de trois années, des travaux effectifs pour près de quinze millions? (1)

» Et cependant nos ouvrages, parmi lesquels plusieurs, d'une importance majeure, le pont de Duffel de 80 mètres de longueur, coupé par un large passage pour la navigation à voile; le pont si hardi, jeté sur la Dyle, d'une économie sans exemple; la galerie souterraine de Cumptich de 900 mètres d'étendue, éxécutée à travers le terrain le plus difficile, en moins d'une année, sont construits de manière à n'avoir pas à craindre la comparaison avec les meilleurs ouvrages existans, projetés et exécutés *par l'administration des ponts-et-chaussées*.

» A vrai dire, un *luxe superflu* ne domine pas dans la construction de nos ouvrages; nous avons pensé que la magnificence du chemin de fer devait résider toute entière dans la sûreté et l'économie des transports. Si, en abandonnant un système plus dispendieux, nous pouvions avoir à regretter le sacrifice de notre amour-propre, au moins nous avons la satisfaction de croire qu'aucun ouvrage de même nature n'a été construit avec une *plus sage économie* que les nôtres.

» En créant pour la direction des travaux du chemin de fer une OR-

(1) L'efficacité du mode suivi pour la confection du chemin de fer devient frappante, par exemple, dans l'emploi de 30 millions : sur les 12 millions affectés à ce travail spécial, déjà plus de 5 millons ont reçu leur destination.

GANISATION SPÉCIALE, l'arrêté royal du 26 juillet 1834 a réellement donné à cette entreprise nationale toute l'impulsion que son importance commandait.

» Tant qu'on a marché dans l'esprit de cet arrêté, les résultats les plus satisfaisans furent obtenus ; si parfois cette impulsion s'est trouvée ralentie, c'est que la ROUTINE cherchait à reprendre son ascendant. »

Cependant les directeurs de travaux si considérables, loin de décliner tout contrôle et de chercher à échapper à la surveillance de la haute administration, s'y sont au contraire soumis avec empressement, car ils disent (page 24)

« Pour contrôle de la direction, pour l'examen de nos projets et l'inspection de nos travaux, l'administration supérieure a tous les élémens, les moyens nécessaires sur toutes les questions d'art importantes, des commissions d'ingénieurs ou l'inspecteur-général des ponts et chaussées furent consultés ou entendus.

» Le pont de la Nèthe, le pont de la Dyle, le choix des tracés aux abords des grandes villes, le mode d'entreprise par bordereau, la forme et le poids des ornières, le système de locomotives, firent l'objet d'autant de discussions, après lesquelles nos propositions furent généralement maintenues et adoptées par votre département. »

Et plus loin (page 26).

« Il résulte de tout ce qui précède, que de l'immense travail dont la direction spéciale nous a été confiée par arrêté royal du 31 juillet 1834, plus de moitié est faite, et qu'un succès complet, nous osons l'espérer, a couronné nos efforts. Sur nos évaluations, qu'on avait craint de trouver insuffisantes à l'exécution, nous avons encore apporté de l'économie; les sections achevées, pour la route proprement dite, n'ont pas atteint le chiffre du devis; et si, exécutées avec la même économie, les dépenses de premier établissement pour les stations, bâtimens et matériel des transports, dépassent, au contraire, les prévisions, c'est encore la preuve la plus manifeste de l'excellence de cette entreprise nationale et de l'exactitude apportée à la formation des avant-projets : car l'augmentation du chiffre pour l'établissement de l'exploitation des transports provient uniquement du mouvement prodigieux de la circulation sur la nouvelle voie; résultat inespéré, que personne ne pouvait prévoir et auquel on ne peut encore assigner de limites. »

Après avoir prouvé que l'établissement des chemins de fer, fait avec ordre et économie, ne doit pas dépasser 5 à 600,000 francs par lieue, stations et matériel d'exploitation compris, il nous reste à réfuter par des chiffres et des preuves matérielles, l'opinion si généralement répandue en France que les chemins de fer donneront peu de produits et seront une ruine pour les compagnies qui les entreprendront. Ici encore les faits viendront détruire cette prévention funeste, et ces faits nous les puiserons dans les mêmes documens.

Dans le compte rendu aux chambres, le 26 novembre 1838, M. le ministre expose qu'en Belgique, l'exploitation des chemins de fer a été conçue dans le système que ces établissemens ne seraient ni une charge, ni un moyen fiscal, et que l'on exigerait simplement qu'ils couvrissent les dépenses, c'est-à dire :

1° Les frais d'entretien et d'exploitation.

2° L'intérêt et l'amortissement des capitaux d'établissement.

Envisageant les résultats de l'exploitation sous ce rapport, le ministre n'hésite point à dire qu'ils sont satisfaisans, d'après le parallèle établi

entre les *dépenses réelles* et les *recettes réelles*. Puis, avant de présenter les résultats de l'exploitation par périodes et par exercices, pour les années 1835, 1836, 1837 et 1838, M. Nothomb, dit :

« Une seule section (celle de Bruxelles à Malines), a été exploitée pendant la première période ; en adoptant cette section comme base ; et c'est aller très loin, puisque cette section a eu pour elle et les *avantages* qui y sont *inhérens* et les *attraits de la nouveauté*, nous verrons que le produit de la deuxième période où deux sections ont été exploitées, a été plus du double du produit de la première ; que le produit de la troisième période, où trois sections ont été exploitées, a été plus du triple du produit de la première ; que le produit de la quatrième période, où six sections ont été exploitées, a été presque le sextuple du produit de la première ; que le produit de la cinquième période, où huit sections ont été exploitées, a été à peu près huit fois le produit de la première. »

Et plus loin (pag. 5) ;

« D'où il résulte que le chiffre moyen des recettes, depuis la deuxième période jusqu'à ce jour, s'est maintenu ; qu'il a même dépassé celui de la première période. »

» Ne peut on pas en inférer que les 10 sections *en pleine exploitation*, pendant l'année 1839, donneront, pour le seul transport des voyageurs, un produit au moins décuple du produit de la section unique exploitée en 1835 ? »

*Récapitulation des recettes et dépenses des quatre exercices.*

| | | | Dépenses. | | Recettes. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1835 | (8 mois) | 1 section | 168,773 | — | 268,997 |
| 1836 | — | 3 sections | 431,135 | — | 825,133 |
| 1837 | — | 6 sections | 1,155,472 | — | 1,416,983 |
| 1838 | (10 mois) | 10 sections | 1,619,190 | — | 2,589,384 |
| | | | | | 44,148 |
| | | | 3,374,570 | — | 5,144,645 |

Excédant des recettes 1,770,077

Du 1er mai 1835, au 31 octobre 1838, le mouvement des voyageurs a été de 4,600,000 environ ; et la recette, sans le produit des marchandises, a été de 5,000,000 environ.

Le coût des dix sections en ce moment exploitées, dit le ministre, y compris le matériel, est d'environ 54 millions, somme qui exige, à raison de 5 pour 0/0 pour intérêts et amortissement 1,700,000 fr.

Il établit ensuite le budjet des dépenses et des recettes pour 1839.

DÉPENSES.

« 1° Intérêt et amortissement de 34 millions (coût des 10 sections en exploitation à raison de 5 0/0 — 1,700,000 fr.

» Montant des frais d'exploitation en 1839, — 3,900,000

Total. . . . . . 4,790,000 fr.

RECETTES.

« 1° Transport des voyageurs d'après les produits de 1838, — 3,900,000 fr.

» 2° Transport des marchandises, — 850,000

» 3° Produit à espérer des sections de Gand à Cour-

tray, de Bruxelles à Tubise, et de Lauden à St-Evend, qui seront ouvertes en 1839, 40,000

Total. . . . . . 4,790,000 fr.

Ces rapports et ces résultats réclament toute notre attention ; on peut en conclure :

1° Que plus les chemins de fer ont d'étendue et de ramifications et plus le nombre des voyageurs augmente.

2° Que les bagages et les marchandises donneront un revenu qui s'élèvera au moins au tiers ou au qu rt du produit du transport des voyageurs, quand le service sera complètement organisé.

3° Que les chemins de fer donnent, dès le principe, des revenus considérables, puisqu'en Belgique, où les deux dernières classes de voyageurs, qui forment l'immense majorité, ne paient que dix centimes par lieue de 4,000 mètres, les produits de 1838 et de 1839 suffiront à fournir les intérêts et l'amortissement du capital employé.

L'état n° 3 annexé au même rapport présente le tableau du mouvement des voyageurs par classe de voiture et indique le produit moyen du tarif par lieue de 5,000 mètres.

Exploitation de la Route de Bruxelles à Anvers, du 4 mai 1836 au 31 déc. (8 mois).

| | Nombre de voyageurs | Produit brut. | Prix pour la distance entière. | Produit moyen par voyageur par lieue de 5,000 mètres. | 4,000 mètres. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | fr. | f. c. | c. | c. |
| Berlines. ...... | 12,125 | 38,110 » | 3 50 | » 35 | » 28 |
| Diligences...... | 38,040 | 80,203 » | 3 » | » 27 | » 22 |
| Chars-à-bancs. | 250,443 | 250,443 » | 2 » | » 16 | » 13 |
| Wagons. ....... | 365,980 | 365,980 » | 1 20 | » 08,50 | » 06,80 |
| | 729,545 | 734,736 f. | Moyenne | » 11,50 | » 09,20 |

On voit par ce tableau, et c'est une chose digne de remarque, que les quinze seizièmes des voyageurs environ se placent dans les deux dernières classes de voitures, et que un seizième seulement monte dans les berlines et dans les diligences, d'où il résulte évidemment que ce mode de transport est d'autant plus populaire que, par la modicité des prix, il est accessible à la dernière classe du peuple et lui coûte moins cher que le trajet à pied.

Et cependant, malgré ces prix si modérés, les produits du chemin de fer fournis par les voyageurs seulement, car le transport des marchandises n'est pas encore organisé, suffisent à l'entretien des rail-wys, aux frais d'exploitation, au service des intérêts à 4 pour cent et à un amortissement de 1 pour cent.

« Ces heureux résultats, disent les ingénieurs belges, doivent être attribués à ce que cette grande entreprise a été confiée à une administration spéciale, et est sortie des entraves du corps des ponts-et-chaussées, à ce qu'on a su profiter de l'expérience si chèrement achetée par la compagnie de Liverpool, à ce qu'on a recherché et suivi strictement les conseil du savant ingénieur M. Stephenson, à ce que l'on a tracé les chemins par les vallées et traversé les grandes routes de niveau, enfin à la sage économie apportée dans l'établissement du chemin de fer belge ; économie qui éclairera sans doute les états voisins sur le véritable coût d'un chemin de fer et hâtera l'ouverture de ces communications rapides et économiques.

» Ils ajoutent, en finissant, que l'établissement des chemins de fer présente encore les avantages suivans :

» 1° Répandre dans les classes ouvrières des sommes considérables.

» 2° Ouverture de nouvelles routes, dont les frais d'entretien coûteux, mais ne consistant principalement qu'en main-d'œuvre, tourneront encore entièrement au profit de la classe ouvrière.

» 3° Création de nouvelles branches d'industrie d'une grande importance pour le pays et dont on exporte déjà les produits à l'étranger ; fabrication de rails, construction de machines, locomotives, voitures et wagons.

» 4° Extention de consommation de houilles et diminution simultanée des frais de transport de ce principal agent de l'industrie.

» 5° Augmentation déjà sensible dans la valeur des propriétés riveraines du chemin de fer. Emploi utile donné aux bois d'essence commune.

» 6° Economie majeure qui permet à la classe la moins aisée, aux journaliers, d'aller, sans perdre de temps et presque sans frais, utiliser leur travail loin de leurs habitations.

» 7° Facilité d'un transport rapide pour les troupes et leur matériel.

» 8° Assurance d'une régularité constante des transports dans toutes les saisons. Depuis l'ouverture du chemin, la circulation n'a pas été interrompue un seul jour (1); et plus de 1,300,000 personnes ont été transportées sans le moindre accident, quoiqu'un sixième des voyages doive se faire dans l'obscurité.

» 9° Relations quintuplées entre la capitale, Anvers et la banlieue, d'où activité progressive de l'industrie, du commerce et de la civilisation.

Nous terminerons ces renseignemens et ces observations sur les chemins de fer de la Belgique, par la comparaison des dépenses, mouvemens de transports et péage entre ces chemins et le Rail-way de Manchester à Liverpool.

---

(1) Ce n'est que par suite d'une rupture d'essieu, le soir pendant la tempête des 25 et 26 décembre dernier, que cette fois, alors que toutes les autres communications étaient interceptées, le nombre des wagons s'est trouvé forcément réduit.

## DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

| | Route proprement dite. | Stations et Maté iel. | TOTAL. | Moyenne par lieue de 5,000 mètres | Moyenne par lieue de 4 000 mètres. |
|---|---|---|---|---|---|
| | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. |
| De Bruxelles à Anvers 8 m. 1836, 44,000 mèt. | 3,513,000 | 1,515,000 | 5,028,000 | 579,400 | 463,000 |
| Rail-way de Liverpool en 1835.................. | 17,500,000 | 12,500,000 | 30,000,000 | 3,179,000 | 2,543,000 |

## SUITE DU TABLEAU.

| Rail-way de | MOUVEMENS des Transports. Nombre total des Voyageurs. | MOUVEMENS des Transports. Total des Marchandises. | TAXES des Droits perçus. Montant total. | TAXES. Moyenne par lieue de 5,000 mèt. par Voyageur. | TAXES. Moyenne par lieue de 5,000 mèt. par Tonneau. | PRODUIT brut des recettes. Montant total. | PRODUIT. Moyenne du péage par lieue de 5,000 mèt. par Voyageur. | PRODUIT. Moyenne du péage par lieue de 5,000 mèt. par Tonneau. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | tonneaux | fr. | c. | c. | fr. | c. | c. |
| Bruxelles. | 729,545 | 0 | 0 | 0 | 0 | 734,736 | » 15 1/4 | » 0 |
| Liverpool. | 473,847 | 330,000 | 320,600 | » 03 1/2 | » 04 1/2 | * 5,435,000 | » 64 | » 70 |

Faisant 2,600,000 fr. pour les voyageurs.
2,835,000 pour les marchandises.

Bruxelles
Liverpool

Ce tableau comparatif fait ressortir les différences suivantes :

Le public paye, sur le chemin de Liverpool, quatre fois, et sur le chemin de St-Germain deux fois, ce qui se paye une fois en Belgique pour la même distance.

## CONCLUSION.

Les travaux que nous avons proposés peuvent être facilement exécutés au moyen des mesures suivantes :

Le gouvernement affranchira les compagnies des engagemens qu'elles ont contractés sans connaissance de cause, attendu que les tracés qui leur sont imposés sont mauvais et défectueux et que les devis dissimulent le quart ou la moitié des dépenses à effectuer ; attendu surtout que dans un cas semblable, il ne peut y avoir surprise, et qu'ici, il y a lésion d'outre-moitié.

A l'instar de la Belgique, le gouvernement affranchira les compagnies du joug des ponts-et-chaussées et créera une administration spéciale pour surveiller la confection des chemins de fer.

Il fixera de suite les docks dans Paris et ordonnera la confection, *sans solution de continuité*, des lignes de Calais, Lille et Valenciennes à Paris, Pithiviers, Orléans, Lyon et Marseille ; des lignes du Havre et Dieppe à Rouen ; Paris, Mézières, Metz et Strasbourg ; moyen de couper la France du nord au sud et de l'est à l'ouest.

Il n'admettra à soumissionner tout ou partie des lignes, que les compagnies qui auront mûrement étudié et dressé leurs plans et leurs devis.

Il sera libre de traiter avec elles, soit directement, soit par adjudication publique, et au rabais du nombre des années de jouissance.

Enfin, il garantira aux compagnies un minimum d'intérêts de 2 1/2 à 3 pour 0/0 pendant l'établissement du chemin, et de 3 1/2 à 4 pour 0/0 après la confection de ce chemin. Ces avances ne porteront aucun intérêt et seront remboursables sur les produits nets du chemin excédant 4 pour 0/0. En conséquence les compagnies seront seules responsables de l'excédant des dépenses, quand elles dépasseront les devis fournis par elles.

MILLERET, ancien député.

---

Imprimerie de BELIN et Comp., 55, rue Sainte-Anne.

# DE LA CRISE

# DES CHEMINS DE FER

ET

## DES MOYENS D'Y REMÉDIER.

L'opinion publique est en ce moment fortement préoccupée du discrédit où sont tombées les diverses entreprises de chemins de fer. Chacun se demande si le Gouvernement et les Chambres, impassibles au milieu d'un tel désastre, laisseront se consommer la ruine des petits capitalistes qui ont engagé le fruit de leurs économies dans ces entreprises, et si la France demeurera ainsi deshéritée de ces admirables voies de communication, qui sillonnent déjà dans tous les sens la surface de quelques pays voisins.

La situation dans laquelle se débattent la plupart des Compagnies de chemins de fer a quelque analogie avec celle où se trouvait l'Etat, lorsqu'en 1820 on songea enfin sérieusement à terminer tous les canaux commencés sous Louis XVI et sous l'Empire. Depuis longues années la pénurie du Trésor avait contraint l'administration d'en interrompre totalement les travaux. Une somme de cinquante-un millions déjà dépensée par elle n'avait encore produit aucune œuvre complète et utile. Pour achever ces lignes navigables, cent vingt-huit millions étaient jugés nécessaires[1]; ne pouvant les puiser dans les caisses publiques ni les demander à l'impôt, on les demanda aux banquiers, aux capitalistes, qui consentirent à en faire l'avance, à des conditions équitables et modérées. Cette sage et habile transaction fut éminemment profitable au pays, en permettant d'ouvrir, sur une vaste échelle, la série, depuis lors non interrompue, des grands travaux publics.

Ce que les hommes de banque et de bourse ont fait à cette époque, par pure spéculation, en faveur de l'État encore obéré, le Gouvernement ne peut-il pas, ne doit-il pas le faire à son tour aujourd'hui en faveur d'innombrables intérêts

(1) La dépense réelle a excédé cet aperçu de 85,000,000.

privés, compromis dans des entreprises nationales, dont il avait comme eux mal calculé l'étendue et les frais? Il y a vingt ans, les caisses publiques étaient vides, l'argent abondait ailleurs. Aujourd'hui tous les capitaux de l'épargne affluent au trésor royal; il en est encombré. Pour ne pas les laisser inproductifs, il est réduit au fâcheux expédient d'acheter journellement des rentes au-dessus du pair. Pourquoi ne consacrerait-on pas une faible partie de ces surabondants en caisse à sauver d'une ruine imminente les Compagnies qui, exécutant avec ardeur des travaux gigantesques non moins qu'utiles, ont loyalement épuisé tous les fonds qu'il leur avait été prescrit de réunir?

Mais de quelle manière, selon quel mode l'État doit-il venir à leur secours? Sera-ce en leur accordant des subventions *gratuites;* ou bien, comme l'a proposé un habile financier[1], en assurant un *minimum* d'intérêt aux capitaux déjà absorbés par ces entreprises et à ceux qu'il s'agit d'y appeler encore?

L'une ou l'autre de ces mesures présenterait des inconvénients graves, et l'opinion, il faut le dire, les repousserait également toutes deux. Accorder des subventions *gratuites* à des Com-

(1) M. Bartholony.

pagnies auxquelles, à tort ou à raison, on impute d'avoir aggravé le péril de leur situation par des mesures mal entendues, par des calculs erronés, ce serait encourir le reproche de grever la communauté au profit d'intérêts particuliers; ce serait, par un fâcheux précédent, assurer en quelque sorte dans l'avenir une prime à la malhabileté ou à l'erreur.

La garantie par l'État d'un *minimum* d'intérêt à tous les capitaux engagés dans les chemins de fer lui imposerait une charge annuelle dont on ne saurait déterminer ni l'importance ni la durée; elle rendrait d'ailleurs inévitable la participation directe et constante de l'administration dans leur gestion. Or cette association du Gouvernement, par ses agents, à des affaires toutes commerciales, serait contraire à la nature des choses et sujette à d'incessantes difficultés. Les formes, les usages, l'esprit du commerce ne sauraient se concilier avec les règles et la marche de l'administration.

Il est un autre expédient, meilleur, plus équitable et plus sûr, pour procurer, sans sacrifices réels de la part de l'Etat, le prompt achèvement de tous les chemins de fer en cours d'exécution. Lorsque les travaux sont assez avancés pour que l'on puisse supputer avec exactitude la dépense totale qu'ils nécessiteront, on reconnaît facile-

ment, sur chaque ligne, quelle sera l'insuffisance du capital social fixé par les statuts. Eh bien! qu'après l'épuisement *complet* de ce capital, si les prescriptions du cahier des charges ont été fidèlement suivies, le Gouvernement accorde, au fur et à mesure de l'exécution des derniers travaux, un secours de la somme complémentaire nécessaire pour les solder; que ce secours soit alloué, non à titre de subvention *gratuite*, mais à la charge d'une redevance, d'une annuité de trois pour cent, payable par privilége sur les premiers produits du chemin, et représentant l'intérêt de la somme ainsi fournie; il est évident que les constructions s'achèveront sans retard et sans entraves; que la certitude de ne jamais les voir interrompues encouragera la formation d'entreprises nouvelles; que l'État aura fait le plus utile emploi des fonds sortis de ses caisses, et que les fortunes particulières seront préservées de la ruine totale qui les menace. L'annonce seule d'une semblable mesure de salut suffirait, au milieu de la crise actuelle, pour rétablir la confiance publique ébranlée, et pour relever toutes les affaires de chemins de fer.

Quelque faible que pût être le produit de telle ou telle ligne, il subviendrait toujours facilement au paiement de la modique annuité due par privilége au Trésor. Dira-t-on qu'en la fixant à trois

pour cent seulement l'État ferait un sacrifice, serait constitué en perte? Mais les caisses publiques ne servent elles-mêmes que trois pour cent d'intérêt à une notable portion des capitaux qu'elles reçoivent à titre de consignation ou de dépôt, et les bons du Trésor sont émis et recherchés à ce taux. D'ailleurs l'établissement d'un chemin de fer ne crée-t-il pas pour lui de nouvelles sources de revenus, par le prélèvement du dixième sur le produit des places des nombreux voyageurs qui y affluent, par l'accroissement du prix des propriétés, du mouvement commercial dans les contrées qu'il traverse, et par l'augmentation qui s'ensuit dans le produit de tous les impôts? Enfin l'État devant entrer en possession des chemins de fer à l'expiration du terme fixé pour la jouissance des Compagnies, ne recouvrera-t-il pas à cette époque, avec usure, le fonds de secours noblement avancé par lui aujourd'hui? Un tel placement serait donc, en définitive, aussi lucratif que de bonne politique et de sage administration.

L'expérience d'un pareil mode d'encouragement et de concours a depuis longtemps été faite dans un pays voisin, et sa constante efficacité l'y a rendu habituel et permanent. L'un des principaux canaux de l'Angleterre, celui de

Forthand-Clyde, concédé à une société particulière, allait demeurer inachevé, par suite de l'insuffisance du capital social affecté à sa construction. Un prêt à l'intérêt de deux pour cent, consenti par la législature, permit aux concessionnaires de poursuivre leur œuvre suspendue et de doter le pays de l'une de ses plus importantes voies navigables. De 1817 à 1835, douze entreprises de rails-routes ont été successivement secourues de la même manière. En venant à leur aide au moment opportun, dès qu'elles commençaient à éprouver des embarras financiers, le Gouvernement et les Chambres non-seulement ont prévenu leur ruine et le discrédit général qui en eût été la suite, mais ils ont par là fomenté, stimulé le développement de l'esprit d'association, qui par ses créations grandioses et incessantes concourt si puissamment au progrès de la puissance et de la richesse britanniques.

Baron COLLIBEAUX-CHAMPVALLON.

18 novembre 1838.

---

IMPRIMERIE DE E. DUVERGER,
Rue de Verneuil, n° 4.

14

# OBSERVATIONS

SUR

# LES CONCESSIONS

DE

# CHEMINS DE FER.

Après avoir longtemps murmuré contre les entraves qu'éprouvait en France l'établissement des chemins de fer, tandis que pour d'autres pays ils étaient déjà devenus des sources de grande prospérité, c'est avec une véritable satisfaction que l'opinion publique a accueilli les diverses concessions converties en lois pendant la session dernière. On a vu dans ces vastes entreprises un grand pas fait vers ce perfectionnement d'une haute civilisation, qui rend les intérêts individuels et l'appât

des richesses, de puissants stimulants pour coopérer à ces fécondes créations qui assurent aux masses une augmentation considérable de jouissances et de bien-être.

Ces riantes espérances se sont bien atténuées ! non-seulement on cesse de voir dans ces débuts le signe précurseur d'une série de créations semblables, qui devaient appeler successivement toutes les parties du territoire à participer à leurs bienfaits ; mais on tremble encore pour la réalisation des engagements contractés ; une méfiance exagérée plane où régnait une confiance exaltée : les pronostics les plus fatals sont mis en circulation, la panique se répand, personne ne l'explique, ne la justifie, mais tout le monde l'entretient et la propage, et s'appuie des effets qu'elle a déjà produits, pour démontrer l'inévitable écueil devant lequel tout doit s'abîmer.

Essayer par d'abstraits raisonnements de calmer et rassurer les esprits, serait, à notre avis, une prétention téméraire. Peut-être sera-t-il plus efficace de sonder la plaie, de voir sous quelles impressions la confiance publique s'est altérée ; d'examiner soigneusement si on a bien vu l'intérêt général là où il était réelle-

ment, et si pour le servir avec une partialité exagérée, on ne s'est pas complétement écarté des voies où il aurait fallu entrer pour lui procurer et lui garantir la jouissance d'immenses avantages.

En établissant d'abord, qu'après avoir longuement médité sur cette matière, nous avons cru reconnaître qu'une foule d'erreurs nous semblaient avoir présidé aux discours, aux arrangements, conventions et stipulations de toutes natures, dont cette branche de l'industrie sociale avait été l'objet et l'occasion, nous avons besoin de déclarer que nous n'entendons nullement en faire reproche à qui que ce soit en particulier. A notre avis, d'anciennes utopies érigées comme axiomes ou principes, dans les traités fort obscurs et fort contradictoires des économistes, ont faussé l'opinion publique, laquelle, ainsi que cela doit être en certaines limites, a réagi sur l'opinion des chambres, et cette opinion a été largement adoptée par le gouvernement jusqu'à la session dernière, où cependant quelques velléités de sortir des anciens préjugés ont timidement apparu dans quelques actes et quelques paroles.

C'est à combattre ces dispositions dont nous ne nous dissimulons pas assez la généralité, pour n'être pas effrayé de notre entreprise, que nous allons nous livrer. Nous obéissons ici au sentiment d'une intime conviction qui nous dit que les erreurs ruinent les moyens de prospérité les plus réalisables et les plus efficaces offerts à notre pays, et que c'est un devoir pour tout citoyen et surtout pour tout mandataire du pays, de faire tous ses efforts, quelque méfiance qu'il ait de ses propres forces, pour conjurer un danger et dissiper des erreurs qui menacent la nation dans la réalisation des plus brillantes destinées.

## DES CONCESSIONS.

Chaque fois qu'une concession pour la création d'un établissement à l'usage du public est en instance, on ne voit d'abord dans cette demande qu'une spéculation privée en action, et sans trop approfondir les chances et les communautés ou divergences d'intérêt du concessionnaire et du public, on pose d'abord comme principe, que les bénéfices du premier sont

nécessairement prélevés aux dépens du second; qu'il y a dès lors et toujours opposition et rivalité d'intérêts entre les deux ; que l'un étant fort actif, et l'autre à peu près passif, c'est au secours de celui-ci qu'il faut se porter avec énergie; que c'est une tutelle de conscience à exercer en faveur d'un mineur inhabile à se défendre ; qu'il y a là procès flagrant, patent, inévitable; et vite, au lieu de se faire juges, nos esprits impressionnables et généreux se font avocats.

Mes chers et honorables collègues, ne sont-ce pas là en effet vos dispositions? et chaque fois que vous avez à méditer sur un projet de loi de concession, toute votre sollicitude ne se porte-t-elle pas à la protection exclusive de ce que vous croyez être l'intérêt public, lors même que vous auriez fort peu de confiance dans la bonté des chances du spéculateur?

Eh bien! en fait, nous déclarons qu'après avoir examiné cette question, nous avons reconnu que presque jamais les intérêts du concessionnaire et du public, tel qu'il convient de le comprendre et de le définir, ne sont en opposition réelle ; qu'au contraire, non-seulement ils se concilient, mais qu'ils se secondent mu-

tuellement et se confondent; que les uns ne peuvent péricliter sans que les autres souffrent; et qu'ils ne peuvent être favorisés l'un sans l'autre.

Que cette proposition soit déjà traitée de paradoxe par quelques-uns de nos lecteurs, que tous les autres en demeurent étonnés, nous nous y attendons; mais la démonstration va suivre, et le paradoxe ne supporte pas l'épreuve d'une démonstration loyale.

## DES TARIFS.

Pour sortir des généralités, nous allons prendre une application, mais l'application la plus vaste et la plus concluante : nous allons prendre notre démonstration dans les chemins de fer; et nous posons tout d'abord la question sur le tarif : Sera-t-il fort? sera-t-il faible?

Déjà nos adversaires triomphent : Quoi, disent-ils, vous voulez démontrer une conformité d'intérêts, et vous citez le tarif? Ne voyez-vous pas qu'un tarif fort, c'est l'avantage du concessionnaire, tandis qu'un tarif faible, même un péage gratuit, serait à l'avantage du public?

Erreur.... Non, un tarif fort n'est point à l'avantage du concessionnaire; non, un tarif trop faible, et même un péage gratuit, n'est point à l'avantage du public : bien entendu que ce mot public sera compris dans sa véritable acception et non dans une circonscription fractionnaire; c'est le public, c'est la masse de tous les citoyens que nous devons entendre et que nous entendons.

Eh bien, pour ce public et pour le concessionnaire, il existe un tarif impossible à déterminer *à priori,* et cependant fixe pour chaque époque, et qui ne peut varier que d'après un changement dans les productions du sol, en raison de la propagation d'industries nouvelles dans le voisinage. Ce tarif, il n'a qu'un terme, au-dessus et au-dessous duquel il y a dommage pour les deux intéressés. Ce terme, le voici :

Le tarif doit être abaissé jusqu'au chiffre où un nouvel abaissement ne produirait pas un accroissement de circulation susceptible d'apporter une augmentation de produit.

N'allez pas croire que c'est une grande et dangereuse latitude que vous laisseriez aux

concessionnaires en leur donnant ce principe pour règle; détrompez-vous; les chances d'abaissement productif sont immenses. Il ne faudrait pas, par exemple, imaginer qu'il suffira pour donner à un chemin de fer une clientèle suffisante, de procurer aux colis un prix de transport moindre que celui de la route de terre à laquelle le chemin fait concurrence; nous n'avons pas peut-être en France trois grandes communications dont le service actuel pût desservir un chemin de fer. Ce seraient des entreprises ruinées, si elles ne parvenaient à doubler et tripler les relations du commerce; il faut que non-seulement elles absorbent toutes les marchandises qui voyagent aujourd'hui sur ces directions, mais que, par la modicité des prix, elles déterminent le transport de celles qui, malgré l'abondance de leur production, ne peuvent être consommées que dans un rayon circonscrit. C'est ce rayon que les concessionnaires des chemins de fer ont, dans leur intérêt, obligation d'étendre; voyez donc si l'abaissement du tarif ne doit pas être toujours le but de leurs efforts?

Mais si nous considérons l'exploitation des chemins de fer dans la partie la plus produc-

tive, sans contredit, et la plus susceptible d'une immense concurrence, le transport des voyageurs; oh! combien notre démonstration prend de force et de lucidité! Est-ce donc ici aux malles-postes et aux diligences qu'il faut faire concurrence pour le bien-être et la célérité? Est-ce donc avec les coucous, les pataches, voitures si complaisamment stationnaires devant les bouchons riverains, qu'il faut rivaliser à force de bon marché? C'est un concurrent bien plus exigeant, bien plus obstiné, qu'il faut vaincre; c'est le piéton qu'il faut séduire et entraîner; c'est lui qu'il faut amener à calculer si, en vous refusant l'obole, il ne trouverait pas compensation dans l'usure de ses souliers.

Hors le piéton, soyez-en sûrs, point de salut pour les chemins de fer. Le voyageur seul alimente encore un peu le chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne. Cette ressource imprévue, ne croyez pas qu'elle soit uniquement l'héritage des diligences : deux préexistaient et transportaient environ trente-six personnes journellement, une a continué de marcher et fait bien ses affaires; or, le chemin transporte par jour cinq cents personnes et plus : où les

a-t-il prises, si ce n'est en recrutant le cavalier et le piéton ?

Établissons donc, *comme fait*, que le concessionnaire est intéressé grandement à l'abaissement de son tarif, et qu'il ne l'arrêtera qu'après avoir, par tâtonnement, reconnu le terme que nous avons formulé.

Mais nous ne sommes parvenus qu'à la première partie de notre démonstration, et probablement pas à celle où on nous présage le moins d'acquiescement. On dira. . . . . . . .
« Soit, pour obtenir le maximum de bénéfice, « le concessionnaire a intérêt à abaisser son « tarif et même à l'abaisser beaucoup ; mais « enfin, cette limite fixée par le maximum de « bénéfice, s'il la dépassait, s'il baissait encore « son tarif, il gagnerait moins, et toute la « part enlevée à son bénéfice, c'est le public « qui en profiterait. »

Ici plaçons la définition du mot public :

Est-ce une agrégation d'individus qui, soit comme producteurs, soit comme consommateurs, tirent un profit immédiat de l'exploitation d'un chemin de fer établi dans leur contrée ?

Est-ce plutôt cette masse de citoyens répandue sur toute la surface de la patrie?

Honorables collègues, représentants de tous les intérêts du royaume, cette distinction de la fraction avec le tout, ne peut vous échapper. Hommes de la France, l'intérêt *public* pour vous, c'est celui de toute la France.

Maintenant, analysons un peu la nature des intérêts financiers d'un concessionnaire de chemin de fer, voyons les charges et les produits :

Les charges sont de deux natures, *proportionnelles* ou *fixes*.

Les charges *proportionnelles*, c'est-à-dire, inhérentes au travail opéré, et croissant ou diminuant selon son importance, sont :

1° Les frais de traction,

2° Les frais d'entretien du chemin et du matériel mobile de l'exploitation.

Les charges *fixes*, c'est-à-dire les dépenses qui chaque année doivent être prélevées sur le produit avant qu'il y ait lieu à bénéfice, sont :

1° Les intérêts légaux du capital consacré à la confection du chemin, à la confection originaire de son matériel, et à la formation d'un fonds de roulement.

2° Les frais d'administration générale, non compris ceux de service et de surveillance, qui rentrent dans la classe des dépenses proportionnelles.

Les produits n'ont qu'une seule source divisée en plusieurs branches ordinairement, mais qui toutes se réduisent à l'application d'un péage plus ou moins varié.

La masse des dépenses proportionnelles prélève d'abord une fraction constante du péage, et la fraction restante doit subvenir aux frais fixes.

La différence entre cette fraction et les frais fixes constitue le bénéfice ou la perte.

Il suit de là que, plus la fraction restante sur le tarif, élément du péage, après le prélèvement des frais proportionnels, est multipliée par la quantité des transports opérés, mieux elle peut satisfaire aux besoins des dépenses fixes, et laisser le reliquat d'où naîtra le bénéfice.

Il serait bien difficile de poser, même approximativement, la proportion qui doit régner entre ces éléments, chaque exploitation devant, à cet égard, présenter des données différentes; cependant, on s'écartera peu de la vérité en supposant que, dans les tarifs en

usage, les frais proportionnels emportent entre les 6 et 7 dixièmes du péage. On voit donc qu'il ne reste que 4 ou 3 dixièmes pour couvrir les dépenses fixes et produire le bénéfice. Supposons 3 dixièmes et demi, et admettons pour simplifier que le demi-dixième suffit aux dépenses de l'administration générale, il restera 3 dixièmes pour subvenir aux intérêts du capital employé et au bénéfice espéré.

Or, on sait maintenant combien la construction d'un chemin de fer exige de dépenses, et combien sa mise en exploitation exige d'avances; on ne trouvera donc sûrement pas exagérée l'hypothèse que les intérêts légaux de cet énorme capital pourront absorber deux tiers du produit restant, autrement dit le produit dû à deux dixièmes du péage.

Ce serait certainement un bien beau résultat, une bien heureuse spéculation, si deux dixièmes du produit total du péage suffisaient à garantir les intérêts cinq pour cent du capital engagé. Nous plaçons donc ici le concessionnaire dans une position très-favorable, une position que ceux-là même qui désireraient le plus limiter ses profits, n'oseraient lui supposer. Eh bien, cette grande prospérité aboutit ce-

pendant à un bénéfice de deux et demi pour cent, autrement que le concessionnaire tirera sept et demi pour cent du capital engagé.

Maintenant, examinons la position du public, c'est-à-dire, en cette occurrence, la position des usagers du chemin comme producteurs ou consommateurs.

Pour eux d'abord, le bénéfice est certain; car, pour qu'ils aient fréquenté la voie nouvelle, il a fallu qu'ils y aient trouvé économie comparativement aux voies dont antérieurement ils faisaient usage.

Ce bénéfice ou cette économie ont dû être considérables, car le concessionnaire n'a pu, ainsi que nous l'avons démontré, se borner à séduire par une réduction quelconque de tarif les habitués des autres voies; il a été dans l'obligation d'arriver à créer, par l'abaissement des prix de revient, une plus grande consommation des marchandises, et peut-être de donner ouverture à de nouvelles relations de commerce, en facilitant des échanges entre des productions que la cherté antérieure des transports n'avait pas permis d'exploiter autrement qu'en proportion des besoins de la contrée restreinte où elles se produisent.

Admettons cependant que l'on veut encore accroître pour les usagers, cet avantage déjà si grand, et surtout si certain.

Réduisons, par exemple, le produit du péage d'un dixième ; pour cela (en supposant, comme nous avons démontré qu'il était dans l'intérêt du concessionnaire de le faire, le tarif réduit au point de procurer le maximum du produit de péage), il est clair qu'il suffira de réduire le tarif d'un dixième de plus. Or, voyons quel sera le résultat de cette réduction pour les usagers et pour le concessionnaire.

Pour les usagers, le minimum de la réduction des frais de transport qu'ils retirent d'un chemin de fer, comparé à une voie de terre, c'est soixante pour cent. Ce n'est donc que pour quarante francs qu'ils contribuent au produit du péage, à raison d'une quantité de marchandise qui, sur la voie de terre, leur aurait coûté cent francs.

Mais si, pour les favoriser davantage, on réduit le produit du péage d'un dixième, ils devront y contribuer pour un dixième de moins, c'est-à-dire pour trente-six au lieu de quarante; et leur bénéfice sera de soixante-quatre au lieu de soixante, c'est-à-dire qu'il

sera augmenté de moins de sept pour cent; c'est-à-dire, qu'un chemin de fer qui aurait procuré cent francs de profit à un usager, lui procurera, par la réduction proposée aux dépens du concessionnaire, cent sept francs.

Voyons maintenant pour le concessionnaire :

Nous avons vu qu'après les dépenses proportionnelles acquittées, il pouvait lui rester, dans un cas d'exploitation favorable, trois dixièmes du produit du péage;

Qu'en cavant au plus bas, les intérêts cinq pour cent du capital engagé enlèveraient au moins deux de ces trois dixièmes, et que le troisième composerait le bénéfice réel de la spéculation.

Nous avons après cela supposé que, pour mieux servir les intérêts du public *usager*, on lui sacrifierait tout ce bénéfice, et l'exposé ci-dessus donne à cette mesure ce résultat :

Que le concessionnaire a perdu son temps et ses peines, et n'a recueilli pour lui-même aucun fruit du bien qu'il a répandu dans le pays;

Que l'usager qui aurait gagné cent francs lorsque le concessionnaire aurait fait le plus

grand bénéfice possible, en gagnera cent sept.

Et maintenant, ceci posé, nous vous dirons à vous, zélés défenseurs des intérêts publics, nous vous dirons qu'il y a calamité publique, dommage national immense, et sacrifice complet des intérêts les plus précieux du pays, pour quelques mesquins avantages accordés à une collection fractionnaire d'intérêts privés.

En effet, qu'importe aux habitants du midi et de l'ouest que sur un chemin de fer situé dans le nord, les usagers de ce chemin gagnent soixante-quatre pour cent au lieu de soixante?

Ce qui leur importe réellement, c'est d'arriver aussi à leur tour à participer à cet avantage de réduire leurs frais de transport de soixante pour cent. Or, pour qu'ils y parviennent, que faut-il? Il faut que l'entreprise de la construction d'un chemin de fer soit profitable, le plus grandement profitable possible à ceux qui l'acceptent. Il faut que ces entreprises offrent non pas seulement aux spéculateurs, mais aux souscripteurs sérieux, un placement avantageux de leurs capitaux; il faut que le père de famille voie là un emploi avantageux de ses économies; il faut y convier les capitalistes pru-

dents et honnêtes, ces hommes qui ne risquent jamais individuellement de grosses sommes, mais qui cependant, vu leur nombre, ont une énorme puissance financière. Ah! quand ces souscripteurs si recommandables, en intervenant dans la création de nos établissements industriels, devraient y trouver des sources d'opulence, y aurait-il donc à s'en plaindre? Ne voit-on pas combien ces succès auraient d'influence pour faire surgir de nouvelles entreprises, et étendre sur tout le pays les bienfaits de la civilisation?

Voilà, voilà le véritable intérêt public. Qu'on cesse donc enfin de se préoccuper du soin de pressurer les concessionnaires au prétendu profit du public; nous avons prouvé que l'usager n'était pas le public, et nous avons prouvé que l'intérêt public, celui de l'usager, celui du concessionnaire, étaient d'accord pour l'abaissement du tarif jusqu'au terme où cet abaissement amènerait une réduction de bénéfice pour le concessionnaire; et que par delà ce terme, l'intérêt public et celui du concessionnaire défendaient d'y toucher.

Oui, l'intérêt du public, l'intérêt du pays, pour mieux préciser la pensée, n'est pas que

tel chemin de fer, toujours favorable à ses usagers, le devienne au point de nuire aux intérêts du concessionnaire ; le véritable intérêt du pays, c'est que le bénéfice toujours certain, le bénéfice toujours considérable que les usagers tirent des chemins, soit le plus possible étendu à toutes les contrées de la France ; et le vrai, le seul moyen d'approcher de ce désirable résultat, c'est de favoriser les entreprises, c'est de faire qu'un emploi de capitaux y assure des profits considérables, susceptibles de diriger vers cette voie tous les spéculateurs prudents, ceux-là qui placent et ne jouent pas.

Si notre argumentation a eu le bonheur de convaincre, il en sera tiré ces conséquences :

1° Que l'intérêt public et celui du concessionnaire étant que le tarif du péage sur un chemin de fer soit abaissé jusqu'au terme où cet abaissement n'augmenterait plus assez la circulation pour produire un bénéfice, et qu'en l'abaissant au-dessous de ce terme, l'intérêt public comme l'intérêt du concessionnaire en souffriraient, il faut, dans une concession qui relate le tarif, le porter à un taux assez élevé

pour être assuré que le concessionnaire n'hésitera pas à l'abaisser.

2° Que puisque le tarif, dans l'intérêt public comme dans celui du concessionnaire, est assujetti à un terme fixe pour chaque époque, qui ne pourrait être modifié, en plus ou en moins, sans préjudice pour les deux intérêts confondus sur ce point, ce ne pourrait être sur le tarif que porteraient les rabais, dans le cas où il y aurait jamais lieu à adjudication avec concurrence pour une concession de chemin de fer.

## DE LA DURÉE DES CONCESSIONS.

Avant d'entrer dans l'examen de cette haute question de moralité sociale, qu'il nous soit permis de jeter quelques regards sur le développement dont la spéculation des chemins de fer nous paraît susceptible.

Supposons qu'enfin, bien pénétré de ces grandes vérités que l'intérêt public est intimement lié à la prospérité des concessionnaires, que les bénéfices les plus considérables faits par ces compagnies tourneraient également à la prospérité de la société générale, on

ait abandonné ce système de restrictions et d'entraves dont on a jusqu'à ce moment embarrassé l'accès et la marche de ces délicates entreprises ; alors, grâce à la tutélaire protection qui aurait succédé à une rigueur si austère, à une méfiance si hostile, les chemins de fer procureraient des bénéfices assez considérables pour provoquer de toute part le désir d'y participer.

Nul doute qu'un développement immense et rapide ne fût donné à cette industrie, d'autant qu'il ne s'agit pas ici d'enfouir des capitaux qui ne doivent plus de longtemps se reproduire; au contraire, il s'agit de donner à un capital considérable, produit de l'accumulation de petits capitaux individuellement prélevés sur des économies privées, un écoulement accéléré et une grande dissémination, qui produisent immédiatement un excédant de consommation d'où résulte un redoublement de mouvement de circulation, par conséquent une augmentation de moyens de profits, par conséquent une augmentation de sources d'économie, par conséquent de nouveaux dépôts où puiser, pour une entreprise nouvelle, les capitaux dont elle a besoin.

Cela peut surprendre au premier abord ; mais il n'en est pas moins certain que, bien loin de tarir les sources de celles qui naîtront après elle, une grande entreprise, lorsqu'elle réussit, en provoque et facilite de nouvelles, et multiplie les ressources que celles-ci doivent puiser dans la prospérité et la confiance publique.

Cela est vrai surtout pour les chemins de fer, car ici le concours cesse d'être une concurrence, ou plutôt la concurrence est bien plus souvent un avantage qu'un danger. Se figure-t-on tout ce qu'un réseau à nœuds rapprochés procurerait d'accroissement de circulation sur les différentes lignes ? Les embranchements, c'est la fortune du tracé principal ; et c'est un secours réciproque et non une rivalité qui résulte de toute rencontre de chemin.

Posons donc en principe que le succès d'un chemin de fer prépare des ressources et des chances pour la création de nouveaux chemins, et que la multiplicité des chemins accroît les chances de prospérité de ceux qui existent et donne de plus fortes garanties à ceux à créer.

Quel vaste avenir, quelle progression de ri-

chesse ! Oui, toute la difficulté consiste à entrer dans la voie; cet obstacle vaincu, le sol s'aplanit et la perspective est immense. On n'oserait assigner combien de richesses peuvent se rattacher à ce genre de spéculations, dont les limites sont si étendues ; convenons seulement que si les chemins de fer réussissent, ils arriveront à ce point de représenter en France un des éléments les plus considérables de la fortune privée. C'est à cette conclusion que nous avions besoin d'amener nos lecteurs comme prémisses de notre argumentation.

Il a été de tout temps reconnu que le premier élément de l'ordre social, c'était l'esprit de famille. Où la société puiserait-elle en effet ce sentiment de la perpétuité qui seul fait sa force et assure ses progrès, si ce n'était dans l'esprit de famille, lequel vit de cette pensée de perpétuité inspirée par la nature, qui grava dans le cœur humain le sentiment inné de la paternité ? Mais cet esprit de famille où se rattache-t-il ? comment s'entretient-il ? où se matérialise-t-il en quelque sorte pour prendre une forme solide, durable, qui le fasse résister à l'instabilité des sensations humaines ? dans

la propriété, la propriété qui rappelle les ancêtres à qui on la doit, les descendants à qui on la transmettra après y avoir peut-être gravé son souvenir par quelques accroissements, quelques améliorations. Ménageons donc ce lien d'union et de morale sociale; faisons qu'il soit, autant que possible, stable et honoré; facilitons à toutes les familles le moyen de le faire naître et de l'entretenir ; et surtout ne les provoquons pas, par la séduction de jouissances anticipées, à concentrer sur une ou deux générations des fruits dont le renouvellement périodique eût dû être perpétué, afin d'avoir réellement le caractère moral et fécond de propriété de famille.

Est-ce là ce que nous faisons? Non..... A notre honte et à notre grand péril nous faisons le contraire.

Lorsque l'industrie, dans sa véhémente effervescence, tend à créer partout de nouvelles propriétés foncières, de ces propriétés qui, puisant déjà une partie de leur essence dans la propriété territoriale, participent comme elle à une sorte de fixité de revenu, à une faculté d'amélioration par une bonne gérence, à *l'honneur* de payer au pays le tribut le plus

sûr, le plus juste, le plus civique, l'impôt foncier; lorsque ce nouveau genre de propriété, avec quelques autres analogues, va peut-être monter au double de la valeur de la masse des propriétés territoriales existantes aujourd'hui, c'est à le flétrir du caractère fatal de propriétés viagères que tendent nos efforts, nos discussions, nos lois.

Ce sont les traités de nos économistes, les propositions de nos gouvernants, les discussions de nos chambres, nos lois qui tiennent à la société ce cynique langage :

« Écoutez, voici une affaire qui promet
« d'heureux résultats; mais nous sommes maî-
« tres de rendre les conditions plus ou moins
« favorables; eh bien! puisque votre intérêt
« personnel est de vous assurer une existence
« non-seulement aisée, mais opulente; hâtez-
« vous de placer vos capitaux dans cette af-
« faire, car la seule condition que nous vou-
« lions vous imposer, ne vous touchera guère;
« il s'agit seulement de porter à un terme que
« votre existence ne saurait dépasser, la jouis-
« sance des produits : et après ce terme écoulé,
« revenus et capital, tout disparaîtra. Vous
« n'y serez plus, que vous importe?

« Un moment....... vous jetez un regard « inquiet sur ce jeune homme, sur cette jeune « fille qui vous accompagnent, dont la destinée « vous préoccupe : eh bien! que votre conscience « soit en repos, nous allons les comprendre « dans le terme; ils ont vingt ans, le terme « sera à soixante-dix ans; ils sont plus jeunes « encore : eh bien! quatre-vingt-dix, quatre-« vingt-dix-neuf, soit. A présent, qu'avez-vous « à désirer? »

Il n'est que trop vrai! Beaucoup ne désirent rien de plus; pour eux, quatre-vingt-dix-neuf ans et la perpétuité, c'est même chose; mais est-ce à vous, Chambres et Gouvernement, est-ce à vous à spéculer sur un aussi vil sentiment? est-ce à vous à le provoquer par une tacite approbation, par des lois qui, en lui faisant appel, semblent le sanctionner?

Croyez-vous donc que c'est un tort léger que de préparer à la société, dans l'avenir, d'aussi terribles perturbations!

Que vos efforts tendent à faciliter à toutes les familles misérables l'amélioration de leur avenir, soit; c'est une noble entreprise, un but louable qu'il n'est pas impossible d'atteindre; c'est enfin un moyen de consolider l'ordre et le

bonheur social; mais quand, au contraire, vous préparez infailliblement des mutations opposées; quand vous fixez froidement l'époque où l'opulence se transformera en misère; avez-vous assez réfléchi sur la responsabilité que vous assumez et les affreuses conséquences qui ne peuvent manquer de découler de vos imprudentes mesures? Avez-vous calculé les effets des germes de tempêtes que vous semez dans les champs de l'avenir? Avez-vous pesé tous les embarras que jettent dans une société les grands bouleversements dans les fortunes privées? Vous ne pouvez nier ces terribles conséquences; voyons vos compensations :

Une association de capitalistes honnêtes, souscripteurs sérieux, préoccupés de dividendes et non de primes, a conçu un projet qui ne peut servir ses intérêts particuliers qu'autant que, dans une proportion bien plus large, il servira ceux de la société. Elle s'adresse à l'administration et au pouvoir législatif pour obtenir l'autorisation de faire ainsi le bien de tous; et voici ce qu'on lui répond :

« Achetez au préalable et à perpétuité, à « ceux qui le possèdent, le terrain qui vous est « indispensable; couvrez-le, à grands frais, des

« constructions nécessaires à l'exploitation que
« vous projetez; puis, au bout de tant d'an-
« nées, nous qui ne contribuerons en rien à
« ces dépenses, pour vous remercier des avan-
« tages supérieurs aux vôtres que nous en
« aurons tirés, nous nous déclarons vos héri-
« tiers, tant pour le fonds que pour les fruits.
« Telle est la protection que l'État vous ac-
« corde; tel est l'encouragement qu'il offre aux
« entreprises utiles; tel est le moyen ingénieux
« d'accroître gratuitement en immeubles et
« meubles le domaine de l'État, en stimulant
« le vil penchant de l'égoïsme parmi les ci-
« toyens, et exploitant cette déplorable cor-
« ruption, ce matérialisme de sentiment qui
« font que, pour trop de gens, *la durée de la*
« *vie, c'est le temps.* »

Répudions à jamais ces procédés honteux qui tendent à produire des recettes illicites. Que le trésor national soit à jamais préservé de ces héritages frauduleux; et croyons que le plus fatal de tous les impôts, c'est celui dont la perception s'établit à l'aide de la corruption de la morale publique.

Nous concluons de ce qui précède qu'on doit renoncer au système des concessions

temporaires, en ce qui concerne les entreprises de chemins de fer.

## DES SUBVENTIONS ET DES GARANTIES D'INTÉRÊT.

On a souvent proposé de favoriser les demandes en concession de chemins de fer, en faisant offrir par l'État, soit une subvention en capitaux, soit la garantie d'un minimum d'intérêt pour le capital engagé.

Autant nous sommes disposé à insister pour que le gouvernemeut protége l'extension des profits des concessionnaires des entreprises qui, débarrassées d'entraves, de prescriptions, et de conditions restrictives, présentent des chances favorables; autant nous croyons que ce serait mal à propos que le gouvernement provoquerait à l'acceptation d'entreprises qui ne sauraient procurer, par leurs produits intrinsèques, une compensation suffisante des avances à faire et des frais d'exploitation, qu'en grevant le trésor public, soit d'une subvention, soit d'une garantie de minimum d'intérêt.

N'est-il pas en effet évident que, dès lors que

tel chemin de fer ne pourrait recueillir, en droits de péage, une somme capable de compenser les dépenses, c'est que ce chemin n'a point une utilité correspondante aux sacrifices qu'entraîne son établissement? qu'au moins, il y aurait plus de convenance et d'urgence à établir d'abord les chemins susceptibles de se suffire à eux-mêmes, car ceux-ci devant nécessairement être les plus suivis, seront indubitablement les plus utiles. Il ne faut donc pas, en imposant des charges à l'État, exciter les capitalistes à porter leurs placements sur des entreprises moins avantageuses au pays.

Est-il vrai, en réalité, que l'intervention du gouvernement, soit comme bailleur de fonds, soit comme garant d'un minimum de produit, puisse être un encouragement pour une entreprise? l'impression qu'elle produira dans l'opinion correspondra-t-elle au secours effectif qu'elle procurera? Nous ne le pensons pas : il nous semble, au contraire, que cette intervention secourable discréditera l'entreprise et rendra douteuses ses chances de succès. La confiance ne saurait se porter sur une entreprise qui, avant de naître, réclame des secours et implore des garanties.

## DE LA CONCURRENCE EN FAIT DE CONCESSIONS DE CHEMINS DE FER.

Nous avons démontré que le meilleur tarif était un chiffre fixe impossible à apprécier *à priori*, qui ne pouvait être déterminé qu'à l'aide du tâtonnement.

Nous venons de prouver que la concession ne devait pas être temporaire.

Nous sommes convaincu en outre qu'aucun établissement de chemin de fer ne doit être entrepris qu'autant que son exploitation présentera des chances de profit, de sorte qu'en aucun cas nous ne voudrions admettre ni subsides ni garanties de la part de l'État.

Or, dès lors qu'il n'y a ni tarif, ni durée, ni subsides qui puissent être soumis aux rabais, sur quoi porteraient-ils? et comment procéder à une adjudication entre divers prétendants?

Nous nous hâtons cependant d'abandonner cette difficulté de fait, quoiqu'elle nous paraisse insurmontable; nous préférons obtenir l'assentiment à nos raisonnements, plutôt que la reconnaissance d'une impossibilité matérielle.

Nous croyons avoir posé solidement ce principe, que *le succès* d'une entreprise de chemin de fer était une cause de prospérité publique.

Ceci admis, comment établir un concours? Il est évident que, quelque base que l'on adoptât, ce concours ne pourrait avoir d'autre échelle qu'un accroissement dans la dureté des conditions, et par conséquent une diminution dans les chances de profit; c'est-à-dire que la concession serait attribuée à qui s'engagerait à la rendre moins profitable pour lui, et par conséquent pour le pays; car, répétons-le, l'intérêt du concessionnaire et l'intérêt public, bien définis, bien compris, sont d'accord.

Les concessions mises en adjudication obligent les concurrents, toujours intéressés à ne pas faire connaître leurs intentions, à concentrer en un petit nombre d'individus leur association; à moins toutefois que cette association originaire ne se compose de spéculateurs agioteurs, peu soucieux des conditions d'une exploitation à laquelle ils ne prétendent point participer personnellement. En effet, aucun actionnaire sérieux ne voudra hasarder ses engagements sur une affaire dont les conditions restent inconnues, et pour l'acceptation des-

quelles il serait forcé de se confier à la gestion d'un petit groupe d'agents fondateurs de la société. C'est en effet une des conséquences du système d'adjudication, que de livrer les entreprises à une association restreinte qui contracte des engagements au-dessus de ses forces, comptant qu'après l'obtention du brevet, elle verra le public empressé de venir prendre une part de solidarité dans ses affaires, et subvenir ainsi à l'impuissance effective où elle serait de remplir, sans aide, les engagements pris par elle par avance, et sans garantie de coopération.

Si, au contraire, on admet les concessions directes sur soumission raisonnée et détaillée, ces soumissions, prospectus irrécusables, auront pu être connues et méditées avant leur dépôt; des adhésions suffisantes auront pu être recueillies, car, avant de les donner, chacun aura pu calculer sous quelles conditions il contracte. Les noms propres insérés au contrat ne seront donc plus ceux d'hommes se prétendant les représentants tacites d'une masse de futurs intéressés encore inconnus, mais bien ceux d'une série d'actionnaires sérieux dont la signature ne représentera que les capitaux dont ils peuvent et veulent personnellement dispo-

ser ; moyen le plus efficace peut-être, pour proscrire l'agiotage, ce fléau de nos opérations industrielles et financières.

C'est donc à la priorité de la soumission déposée pour une entreprise de chemin de fer que nous voudrions que fût, *de droit*, accordée la concession; bien entendu, seulement dans le cas où le projet en lui-même soigneusement examiné par l'administration, ne présenterait pas quelque vice, soit de conception, soit d'exécution, capable d'en compromettre le succès.

Mais, nous dira-t-on, si deux demandes ayant un semblable but, vous sont présentées simultanément, comment déterminerez-vous votre choix?

Il nous semble qu'en pareil cas un concours peut seul prévenir l'arbitraire; mais loin de nous la pensée de faire porter ce concours sur une réduction des chances de profit; ce serait violer toute la théorie que nous venons d'établir; au contraire, nous voudrions qu'en pareil cas le concours portât uniquement sur la question d'art, et que le projet qui présenterait le plus de perfection de détails, qui serait le plus commode, le plus durable et le plus économique, fût préféré.

En résumé, pour la propagation de l'établissement des chemins de fer, dont le pays a à attendre tant de multiplicité dans ses moyens de prospérité, il faut :

1° Ne point s'attacher, dans les concessions, à limiter les chiffres du tarif, afin de laisser la latitude nécessaire pour arriver, par le tâtonnement, à connaître jusqu'à quel point son abaissement peut-être porté, pour qu'il en résulte le plus grand bénéfice possible pour le concessionnaire.

2° Donner la perpétuité aux concessions, afin de ne pas provoquer les placements en viager, ce signe et cette conséquence de la dépravation de l'esprit de famille, sur lequel repose et se consolide le lien social.

3° Ne point faire, pour le présent, de concessions qui exigeraient la coopération du gouvernement, soit comme subventionnaire, soit comme garant d'un minimum de produits.

4° N'admettre aucun concours qui devrait nécessairement tendre à diminuer les chances de la prospérité des entreprises, prospérité essentiellement liée à celle du pays ; admettre comme un droit, la priorité des soumissions dûment accompagnées des documents néces-

saires; et, en cas de simultanéité, n'accorder la préférence qu'au projet le plus parfait.

Paris, 15 novembre 1838.

LE GÉNÉRAL LAMY,
DÉPUTÉ DE LA DORDOGNE.

Imprimerie de Firmin Didot Frères, rue Jacob, N° 56.

15

# EXTRAIT

## DE LA REVUE DE PARIS.

LIVRAISON DU 23 JUIN 1839.

IMPRIMERIE DE H. FOURNIER ET C^e.
RUE DE SEINE, 14 BIS.

# CHEMINS DE FER.

## LES PLATEAUX, ORLÉANS, VERSAILLES.

Les premières manifestations de la chambre, dans ses bureaux et dans ses commissions, semblent contrarier la pensée bienveillante et réparatrice qui a dicté au ministère ses projets de loi sur plusieurs chemins de fer, précédemment concédés, et dont la continuation sera compromise, sans aucun doute, si l'état ne leur porte secours. Sur les trois commissions chargées de mûrir l'opinion de la chambre à l'égard des chemins de Paris à Orléans, des *plateaux*, et de Versailles, rive gauche, il n'y en a qu'une, dit-on, qui, de prime-abord, se soit montrée décidément favorable; les deux autres ont été contraires, dès le premier jour, ou sont devenues hostiles par réflexion.

Nous raisonnons d'après les révélations plus ou moins précises des journaux qui dérobent, chaque jour, quelque secret au travail intérieur des commissions. S'il faut les en croire, le tracé d'Orléans serait le seul sur lequel la majorité aurait accueilli d'emblée les vues ministérielles; les mesures conservatoires de la même nature, proposées par le gouvernement pour préserver d'une liquidation imminente la compagnie des *plateaux*, n'auraient pas rencontré une égale faveur. On aura peine à justifier par de bonnes raisons cette distinction entre deux entreprises dont les situations doivent apparaître à tout le monde comme identiques par leurs caractères essentiels;

et que veut-on de plus? Pourquoi rechercherait-on avec une rigueur inopportune les insignifiantes dissemblances résultant de la conduite diverse tenue par leurs administrateurs devant les difficultés d'un avenir menaçant?

La compagnie d'Orléans a poursuivi ses travaux avec des versemens incomplets, dont le second, qui devait fournir *quatre millions*, n'a donné que *trois cent cinquante-quatre mille quatre cents francs*, présage certain que le troisième, récemment échu, ne donnera rien s'il est appelé; elle savait donc d'avance qu'elle s'arrêterait à une limite déterminée, et qu'elle n'exécuterait pas réellement un chemin d'Orléans, à moins d'être secourue. Qu'y a-t-il, dans sa conduite, qui lui mérite, aux yeux des bureaux de la chambre, une préférence marquée sur la compagnie des *plateaux?* Fera-t-on un crime à celle-ci d'avoir proclamé plus franchement que la compagnie d'Orléans son impuissance et la dérision de la loi, en attendant, pour commencer, qu'elle fût assurée du concours de la puissance publique, sans lequel les grands travaux, en France, sont désormais inabordables à l'industrie privée? Mais songez donc que l'œuvre qu'elle devait accomplir, la plus considérable de toutes jusqu'à ce jour, a été rendue plus aléatoire encore par les erreurs peut-être volontaires et les faux devis des ponts-et-chaussées: dès lors n'était-il pas tout simple qu'elle montrât plus d'hésitation qu'aucune autre association de capitalistes, au moment de faire le premier pas? Elle avait lieu d'espérer, d'ailleurs, que l'immense étendue de son travail, naturellement divisé comme il l'est en trois grandes sections qui peuvent et doivent être indépendantes l'une de l'autre, quoi qu'en disent les ponts-et-chaussées, permettrait de réduire sa tâche à ce qui est immédiatement réalisable. Et certes, il est manifeste que le vœu public demande, avant tout, la confection d'un *rail-way* de Paris à Rouen, sauf à attendre plus patiemment, pour le reste, pour la section du Havre et celle de Dieppe, et les embranchemens de Louviers, d'Elbeuf, ce que nous réserve l'avenir. D'accord avec cette disposition générale, la compagnie des *plateaux* n'a pas voulu scinder elle-même arbitrairement, de sa propre autorité, son ouvrage, en conduisant une tête de chemin jusqu'à Pontoise. Tant que la faculté de scinder le tracé témérairement soumissionné par elle ne lui venait pas des pouvoirs législatifs, elle aurait eu l'air, même en n'opérant que sur
...nt de route de Paris à Pontoise, de se résigner à la totalité
...ession, dans des conditions impossibles. La même impos-
...se révèle pas à un aussi haut degré pour l'achèvement de

toute la ligne principale d'Orléans, avec les quarante millions du devis primitif, s'ils étaient encaissés; et ils pourraient l'être moins difficilement un jour, dans des circonstances meilleures, après le succès d'une première section. En un mot, la différence de conduite des deux compagnies, si bien justifiée de part et d'autre, n'excuserait en aucune façon les traitemens différens que paraissent leur présager les délibérations écourtées des commissions de la chambre.

La question, telle qu'elle a été posée par le ministère, ne laisse point de prétexte plausible à cette partialité. Le principe sur lequel s'appuie toute la combinaison ministérielle, c'est que les deux grandes lignes d'Orléans et des *plateaux* ont besoin, pour être continuées sans interruption et tenir plus ou moins les belles promesses de leur début législatif, non pas seulement d'un adoucissement dans les conditions d'art, mais d'un secours efficace du gouvernement : d'où il suit que, si la chambre, à la session prochaine, refuse les voies et moyens pour cet encouragement nécessaire, ou si, en les accordant, elle y mêle des clauses inacceptables pour les deux compagnies, il faut prévoir l'annulation forcée de leurs concessions et formuler, dès ce moment, cette prévision dans la loi qu'on va faire.

Le ministère, avec raison, ne distingue point Orléans des *plateaux* et n'affiche aucune prédilection. Il ajourne la solution définitive, et c'est sans doute un tort très grave, mais du moins il réserve également l'avenir des deux spéculations. En laissant vivre l'une encore un an dans son allure indépendante, il veut empêcher l'autre de s'éteindre dans une liquidation qui ne ferait honneur à personne. Et puis, en régularisant pour l'une comme pour l'autre une existence plus modeste, destinée à se renfermer, pendant une année, dans un travail de quelques lieues, il veut utiliser un temps précieux qu'on a beaucoup trop gaspillé jusqu'ici. Dans un an, quels que soient les continuateurs des tracés d'Orléans et des *plateaux*; que ces tracés restent aux mains des mêmes compagnies, satisfaites alors des garanties d'un nouveau contrat général, ou bien qu'ils soient rachetés au prix coûtant pour être transmis à d'autres associations, ou pour être exécutés par l'état, on aura du moins gagné une année; le pays remerciera ceux qui auront commencé l'œuvre et même ceux qui auront bien voulu ne pas l'entraver. Le ministère demande simplement qu'on n'empêche pas de faire, c'est là toute la portée de ses humbles projets de loi. Mais, je vous prie, quel serait le but des commissions de la chambre, en laissant la compagnie d'Orléans pousser les travaux de sa ligne principale jusqu'à Juvisy, et un embranchement sur Cor-

beil, sans autre engagement ultérieur, si en même temps elles prétendaient interdire au chemin des *plateaux* de se diriger vers Pontoise, en attendant mieux? Pour les *plateaux* pas plus que pour Orléans, le vote que va rendre la chambre ne l'engage nullement à voter, l'an prochain, une garantie d'intérêt; la proposition ministérielle, sous tous les rapports, lui réserve sa pleine liberté. Ceci bien établi, on ne concevrait guère qu'une tolérance accordée à M. Lecomte fût refusée à M. Lebobe. S'il y avait une préférence légitime, il semble qu'elle devrait être pour celui qui demande à desservir Pontoise par une tête de chemin dont on doit tirer parti plus tard pour la Normandie et pour la Belgique. Pontoise, à lui seul, sans la Belgique et la Normandie, vaut bien Juvisy, vaut bien Corbeil même, qui présente à tout chemin de fer la redoutable concurrence du fleuve, aujourd'hui couvert de bateaux à vapeur.

On s'étonne peut-être de nous voir ainsi nous escrimer contre la prévention fâcheuse des bureaux et des commissions qui, après tout, ne sont pas la chambre réunie en assemblée publique et jugeant les choses d'un point de vue plus élevé. Nous savons cela, mais aussi nous voyons que le ministère n'a pas grande confiance en lui-même et en ses idées; il y a lieu de craindre qu'il ne défende faiblement ce qu'il a proposé comme par manière d'acquit. C'est déjà un triste symptôme de faiblesse et de timidité que cet ajournement à un an de la question générale des encouragemens à donner à l'esprit d'association pour l'exécution des chemins de fer. Quand le pouvoir s'abandonne ainsi, et recule devant la nécessité d'une solution fondamentale, il est bien près de déserter aussi la défense de ses combinaisons partielles, s'il ne lui vient pas du dehors, c'est-à-dire de la presse, l'excitation qui lui manque.

Que vient-on nous dire, qu'à cette époque avancée de la session, il eût été impossible de décider les chambres à entreprendre l'examen sérieux d'un système général de secours, capable d'associer, dans une cause commune, le crédit de l'état et l'activité de l'industrie particulière? Le ministère, par ce doute peu flatteur, a contribué à refroidir le zèle du parlement, quand son devoir eût été de le stimuler par l'exemple de la confiance. Singulier moyen, en effet, de ranimer la lassitude des assemblées, que de désespérer d'elles sans les avoir consultées! Il eût été plus franc d'avouer que l'on n'est pas prêt, que l'on hésite encore sur les données capitales du problème à résoudre. Mais un tel aveu coûte beaucoup au cabinet [illegible] nous nous en apercevons à son langage embarrassé, et

nous n'en sommes pas surpris; car c'est précisément sur ce champ de bataille des chemins de fer que les premiers coups ont été portés aux hommes du 15 avril, par la coalition qui a donné naissance au ministère actuel. Il était permis de présumer que des orateurs si vifs dans l'attaque, si méprisans pour les vues économiques de leurs adversaires, auraient quelque chose à substituer aux combinaisons qu'ils bouleversaient. On éprouve aujourd'hui quelque honte à se démentir, après avoir fait entendre assez clairement qu'on tenait en réserve un remède souverain contre la maladie dont sont travaillées les associations de chemins de fer.

Que résulte-t-il de cette absence de plan général? Il en résulte que l'utilité incontestable, quoique assez étroite, des projets de loi présentés pour trois chemins de fer en souffrance, n'apparaît pas aussi manifeste à tous les yeux, qu'elle l'eût été dans un vaste système éclairé de toutes parts. Le ministère, quoiqu'il soit allé au plus pressé et qu'il ait tendu la main aux plus malades, a l'air d'avoir agi partialement et arbitrairement, car on peut lui citer d'autres chemins de fer dont l'enfance se développe avec peine, et un plus grand nombre qui demande à naître. Les bureaux de la chambre, auxquels nul indice ne laisse entrevoir ce qu'on proposera pour ces catégories oubliées, imitent le ministère comme ils peuvent, en faisant un choix arbitraire et partial entre les trois concessions évoquées à la barre du parlement; ils parlent de favoriser l'une, de maltraiter les deux autres, sans règle, parce que le gouvernement ne leur en offre aucune à suivre.

Comme si ce n'était pas assez d'anarchie, nous avons vu, il y a quelques jours, une attaque au chemin de Versailles (rive gauche), dans une feuille quotidienne sur laquelle l'élément doctrinaire du cabinet du 12 mai doit avoir conservé une certaine influence; c'est la même feuille dont M. Guizot disait avec tant d'empire, dans les discussions de l'*intérim :* « J'ai défendu au journal qui reçoit mon impulsion, etc., etc. » Que les ministres sortis du centre gauche prennent garde aux difficultés qu'on leur prépare peut-être. Il y en a au moins trois, parmi eux, dont la réputation d'habileté est fortement intéressée à faire réussir le projet de loi qui assurera l'achèvement du chemin de la rive gauche : M. Passy, pour l'avoir laissé naître sous son précédent ministère; M. Teste, pour avoir accepté une place dans le conseil d'administration de cette malheureuse compagnie, qui, malgré tous ses torts, a plus de reproches à faire au gouvernement qu'à elle-même; enfin M. Dufaure, comme auteur

principal et responsable du nouveau projet de loi, destiné à réparer une énorme faute.

C'est à ces trois membres du cabinet de s'entendre pour exiger de leurs collègues, et tout au moins de celui qui a le plus d'autorité en de telles matières, un concours loyal et fidèle dans la défense de leur commune proposition. Il y va de leur honneur de ne pas couvrir cinq lieues de terrain, aux portes de la capitale, de ces ruines si jeunes qui attesteraient à jamais leur impuissance, ou leur défaut de prévision. Ils auront à intéresser et à compromettre dans leur cause ceux qui, pouvant se prévaloir d'une position encore intacte dans cette affaire, témoigneraient moins d'empressement à s'y engager,

La chambre, du reste, devra prêter une oreille attentive à leurs paroles, car dans cette funeste idée d'ouvrir à la fois deux chemins de fer entre Paris et Versailles, la part de responsabilité du pouvoir électif n'a pas été moins grande que celle du gouvernement. Le ministre des travaux publics du 22 février n'avait proposé d'abord qu'une seule concession; mais les difficultés qu'il rencontra dans la commission chargée de l'examiner, le déterminèrent, pour faire accepter le projet qui avait ses préférences et qui était alors gravement compromis, à indiquer un malheureux moyen de conciliation. Telle fut, on s'en souvient, l'origine de ce double chemin de Versailles, dont la pensée première, en quelque sorte provoquée par une commission de députés, a été avidement saisie par elle, élaborée dans son sein, et portée à la tribune, comme son œuvre d'adoption, par un abus de l'initiative parlementaire. La chambre élective, en l'accueillant avec le même entraînement aveugle, a sanctionné le mal que nous voyons; c'est à elle de le réparer.

En vain lui conseillerait-on d'échapper à cette nécessité, en disant que la chambre de 1839 n'est pas celle de 1836. Nous croyons qu'il est de sa dignité de ne pas s'enfermer dans ce raisonnement étroit. D'abord, en fait, il y a un très grand nombre de députés, parmi ceux-là même dont le vote a décidé la double concession, qui appartiennent encore au pouvoir législatif en 1839; l'on serait donc mal venu de prétendre qu'il y a eu solution de continuité et que personne n'est plus responsable des fautes d'il y a trois ans. Et puis, en thèse générale, est-il de bon exemple qu'une législature nouvelle répudie [illegible]ge et méconnaisse les engagemens de sa devancière, quand il [illegible]tre elles qu'un si court intervalle de temps? N'oublions pas [illegible]nt la chambre de 1836, il a été fait au chemin de Versailles

(rive gauche) une promesse positive qui ne pouvait être réalisée que par les législatures suivantes, et qui dès-lors a dû les engager moralement vis-à-vis des tiers. On a dit au tracé de la rive gauche qu'il était destiné à servir de tête de chemin à la grande ligne de Paris à Tours par Chartres. Cette ligne était alors annoncée comme résolue d'une manière irrévocable dans les desseins des ponts-et-chaussées et du gouvernement, et la chambre, en présence de laquelle elle était promise au tracé de la rive gauche, n'a point réclamé, n'a point réservé la liberté d'opinion des chambres à venir. L'engagement n'a pas été tenu; on déclare aujourd'hui, à tort ou à raison, qu'il ne le sera pas. La compagnie de la rive gauche, renonçant à récriminer sur ce point, est bien en droit, ce nous semble, de demander que l'état l'aide, sans courir aucun risque, à toucher le but dans cette carrière limitée d'un chemin de Versailles; et si on lui répond qu'elle n'a qu'à y marcher avec ses seules forces, elle peut montrer les conditions rigoureuses de ses pentes et de ses courbes qui l'ont gênée, les devis officiels qui l'ont égarée, et cette autorisation encore plus trompeuse que lui a donnée le ministère pour se constituer avec un capital de quatre millions, au lieu de quinze millions reconnus enfin nécessaires.

Malgré tant de raisons qui devraient concilier au chemin de la rive gauche la bienveillance de la presse, nous avons voulu nous assurer, par nous-même, s'il n'était pas possible encore, dans l'état présent des choses, de l'annuler, comme le désire une compagnie rivale, pour ne laisser subsister qu'un seul *rail-way* de Paris à Versailles. Il n'y a pas en nous une propension très forte à crier merci pour les associations industrielles trop empressées d'accepter un contrat avant d'en avoir calculé toutes les clauses onéreuses. La compagnie de la rive gauche a commis cette faute grave, sans doute; elle a eu d'autres torts que nous tairons dans sa disgrâce. Mais qu'y a-t-il à faire maintenant? Tout se réduit à cette simple question, et le passé n'appartient à personne.

Nous venons d'interrompre cet article pour parcourir la ligne de la rive gauche, à pied, seul, à l'abri de toute influence, évitant de recourir à aucun guide ou *cicerone* intéressé. Nous avons salué, en passant, la commission de la chambre qui recueillait les données de son rapport dans une investigation consciencieuse de ce grand travail délaissé. Infailliblement, elle aura constaté, du premier coup, un fait essentiel, une nécessité irrécusable : c'est qu'il est désormais impossible de détruire le chemin de la rive gauche, ainsi que le prétend

une rivalité insatiable qui voudrait ramasser les dépouilles de tous les chemins de fer, ou les greffer tous sur son tronc primitif, pour se nourrir de leur sève. Nous défions quiconque aura vu les lieux, comme la commission et nous, de répéter ce propos banal : « Qu'il faut remettre les choses en l'état où elles étaient, et s'arrêter dans une voie ruineuse. » Pour *remettre les choses en l'état*, il en coûterait plus que pour achever l'œuvre déjà bien avancée : ceci a été dit maintes fois, mais on est forcé de le redire, quand on a vu de ses yeux les prodigieux remuemens de terrains qui ont eu lieu et qu'il faudrait recommencer en sens inverse, changeant partout les déblais en remblais, et réciproquement, sans avoir d'ailleurs assez de place pour loger toutes ces terres qui foisonnent jusqu'au quart en sus de leur volume antérieur. Ajoutez que les *rails* sont posés sur la majeure partie du tracé, et, pour deux voies, sur de grandes longueurs; que les ponts, les viaducs, sont construits la plupart, hormis le grand viaduc du Val-de-Fleury, dont, toutefois, la plus difficile moitié est terminée. Avant d'être au bout de cette dévastation barbare, que de procès avec les riverains expropriés qui ont compté sur un chemin de fer, et en ont fait la condition *sine quâ non* de leur expropriation !

Non, le chemin de la rive gauche ne peut plus être anéanti; il faut donc l'achever, car le *statu quo* n'est pas possible; il serait encore plus absurde que la destruction. Le terrain est coupé, de distance en distance, par des tranchées profondes qui ont atteint, presque sur tous les points, le niveau prescrit par les études : elles doivent donner passage à la circulation rapide qui a été promise, ou bien les propriétaires voisins, privés de ce complément d'indemnité, ne supporteront pas plus long-temps le spectacle de désolation qu'ils ont sous les yeux, ni les entraves apportées à la circulation ordinaire.

Comment donc terminer le chemin, puisqu'il n'y a pas d'autre solution? Le ministère indique à la chambre un moyen : c'est de prêter, avec une hypothèque générale et sous d'autres garanties, cinq millions à la compagnie de la rive gauche. Connaît-on un meilleur expédient? Voyons, qu'on nous le signale.

Veut-on user de la rigueur du droit, et, frappant de déchéance la compagnie actuelle, mettre en adjudication tout ce qu'elle a fait, tout ce qui lui appartient, avec l'obligation, pour le nouvel adjudicataire, de conduire le travail à terme? En ce cas, n'omettez pas dans le cahier des charges une clause indispensable, c'est que l'acquéreur de la *rive gauche* sera plus heureux que la société actuelle dans ses tentatives d'emprunt; car, pour des actionnaires, on n'en

trouve plus. Mais n'est-il pas visible, au contraire, qu'il sera dans une position plus défavorable? Il lui faudra, avant tout, payer le prix de l'adjudication, qui ne montera pas à moins de deux millions, car le matériel seul vaut cela. Il ne sera pas dispensé ensuite de chercher les cinq millions que la présente société a vainement demandés au crédit particulier, et les deux millions qu'un de ses actionnaires fondateurs offre de prendre en actions au pair pour son compte. Nous donnons trois mois à un nouvel adjudicataire pour reconnaître son impuissance et implorer, à son tour le secours de l'état. Ce qui sera inévitable alors, il vaut mieux l'accorder maintenant à la compagnie existante, plus riche de quatre millions que toutes celles qu'on pourrait évoquer du néant.

L'hypothèse la plus probable en cas d'adjudication, c'est que la société de la rive droite l'emportera par elle-même ou par des prête-noms. Mais ce sera pour essayer de détruire, et il est prouvé que c'est impossible. Il est vrai qu'elle s'appliquera à familiariser l'esprit public peu à peu avec l'idée de ces ruines prématurées dont nous voudrions épargner la honte à notre pays; elle les rendra plus vraisemblables, en les préparant, en travaillant chaque jour un peu, non pas au chemin, mais aux ruines elles-mêmes, et pour cela, le grand point sera de ne pas travailler au chemin. De délais en délais, elle en viendra à se faire exproprier à son tour, car il faut que le chemin soit terminé, n'importe par qui; il n'y a pas d'autre alternative. Seulement on aura à reprendre alors les travaux dans les conditions les plus déplorables.

Il vaut donc mieux mettre à profit le temps et utiliser une compagnie toute constituée, dont les propres ressources suffiront, avec les cinq millions de l'état, si l'on se hâte de les prêter. Qui sait? le chemin de la rive gauche, même sous le rapport des produits futurs, n'est peut-être pas une affaire aussi mauvaise qu'on l'imagine. Il desservira entre Paris et Versailles des localités intéressantes que l'autre ligne néglige forcément, Vaugirard, Issy, Vanves, Fleury, Meudon, Bellevue, Sèvres, et cela atténue l'inconvénient de la concurrence entre deux chemins de Versailles. Il pénétrera dans cette dernière ville plus avant, et mieux que son rival de la rive droite. Enfin qui oserait lui interdire à jamais l'espérance d'être la tête d'une ligne plus considérable? Peut-on enchaîner à ce point l'avenir, et déclarer qu'on ne changera plus rien au réseau de fer arrêté par les ponts-et-chaussées, quand on l'a déjà changé tant de fois? Il n'est pas déraisonnable d'augurer que le progrès de l'art, réduisant un

jour les dépenses des voies en fer, réveillera l'idée de cette ligne de Tours par Chartres, qui, venant se relier au chemin de Versailles (rive gauche) par des travaux économiques, compenserait ainsi la confection ruineuse de ce premier tronçon d'un grand corps.

Quoi qu'il en soit, nous attendons avec une vive curiosité la décision de la chambre sur la *rive gauche* et aussi sur les *plateaux*. Si elle repousse les projets ministériels, elle fera bien de poser en principe, par la même occasion, que M. Rothschild et sa clientelle sont les arbitres suprêmes des chemins de fer en France. — « Le tracé de Versailles par Bellevue les gêne, ne prêtons rien à ce tracé, quoique nous ayons déjà prêté au chemin d'Alais, et que nous soyons d'humeur à montrer pour d'autres, aussi puissamment protégés, la même munificence. Le tracé des *plateaux*, s'il est autorisé à se diriger sur Pontoise, sans préjuger son développement ultérieur, contrariera beaucoup M. Rothschild et ses amis, qui prétendent que c'est à eux de faire le chemin de Pontoise. Ne contrarions pas M. Rothschild, et liquidons plutôt la compagnie des *plateaux*, dont il a d'ailleurs préparé de longue main la liquidation, autant qu'il pouvait, en vendant le premier à prime les actions de ce chemin qu'on lui avait assurées en grand nombre et au pair, sous la foi d'un engagement contraire. » — Voilà comment sera interprété le vote de la chambre; voilà le langage qu'on tiendra en son nom, si elle subit le joug auquel le ministère lui-même demande à se soustraire.

V. C.

16

# EXAMEN

DES RÉSULTATS A ESPÉRER

du

# CHEMIN DE FER DE PARIS A LA MER,

**Lié avec un grand Port de Commerce européen au Havre.**

et

QUELLES SERAIENT LEUR INFLUENCE SUR LA NAVIGATION, SUR LE COMMERCE D'IMPORTATION ET D'EXPORTATION, SUR LES MANUFACTURES, ET SUR L'AGRICULTURE.

---

SUR L'EXTENSION DU PORT ET DE LA VILLE DU HAVRE :

**Comment** la métamorphose du Canal Vauban en bassin se trouve être la voie-**indirecte**, *pour entraîner l'extension du Port et de la Ville du Havre sur les terrains de l'Heure !... Et pour rejetter à jamais l'établissement d'un Bassin-Dock au Havre !...* Malgré l'Enquête et la Pétition adressée au Roi signée de 1500 personnes

---

SUR LES ERREURS QUI OCCASIONNERONT LE PASSAGE DE LA MER PAR LE PERREY!...

Ce qui pourrait détacher le Havre du continent!... *Catastrophe qui noyerait beaucoup de personnes et qui ferait perdre plusieurs millions de richesses !...*

---

PAR Vor DÉGENÉTAIS, DU HAVRE.

---

*Se vend au profit des Pauvres.*

PRIX 1 FRANC.

INGOUVILLE,

IMPRIMERIE DE LEPETIT, GRANDE-RUE, 42.

1839.

## AVERTISSEMENT.

Par ce Mémoire que j'offre aujourd'hui au Public : J'ai cherché à développer de nouvelles idées d'amélioration : mais je sais d'avance que je m'attirerai l'improbation des personnes qui se plaisent dans les erreurs que j'ai combattues. Si je suis resté trop au-dessous de la tâche que je me suis imposée dans mes loisirs ; du moins ma conscience n'aura pas à souffrir, car je n'ai eu d'autre but que celui d'être utile, en défendant l'intérêt général,

1° Du Chemins de Fer de Paris à la Mer et le bien être public ;

2° Celui du Port et de la Ville du Havre, de la Navigation, du Commerce et des autres Indnstries Nationales ;

3° L'intérêt des propriétaires riverains de la plage du Perrey, et des propriétés sises au-dessous des hautes marées, et celui de leurs habitans.

En cherchant à me renfermer dans des limites peu étendues, j'ai été obligé, pour développer le texte, d'ajouter des notes, souvent longues, mais qui servent d'appendice aux faits les plus importans : J'espère que mes lecteurs ne les trouveront pas dépourvues d'intérêt et je réclamerai leur indulgence pour la forme aride peut-être, sous laquelle j'ai présenté mon opinion et développé mes apperçus.

# EXAMEN

## DES RÉSULTATS A ESPÉRER

du

# CHEMIN DE FER DE PARIS A LA MER,

## LIÉ AVEC UN GRAND PORT DE COMMERCE EUROPÉEN

## AU HAVRE.

---

*Lettre adressée à la Société Industrielle et d'Agriculture de Rouen.*

---

**Messieurs,**

Permettez-moi d'exposer ici quelques détails sur le Mémoire pour l'extension du port et de la ville du Havre, que j'ai eu l'honneur de vous adresser. Bien que ce Mémoire s'occupe peu d'Agriculture, j'ai pensé que toutes les Industries s'enchaînant et s'aidant entre elles, l'établissement d'un grand port de commerce Européen combiné avec une ligne de chemins de fer, etaient dignes de fixer votre attention. L'Angleterre surtout a depuis long-tems doté son commerce maritime et ses industries de ces grandes créations qui placent les Nations au premier rang; la France ne peut donc rester stationnaire sous peine de voir

déchoir à la fois sa navigation, son commerce, ses industries et généralement ses richesses.

On ne peut se dissimuler qu'il y ait une rivalité entre le Havre et Rouen : est-elle fondée? Non, car il apparait à la raison que le Port du Havre, comme les Manufactures de Rouen et de partout ailleurs, doivent au contraire se perfectionner chacun dans leur organisation et dans leurs travaux, afin de s'aider réciproquement le plus possible dans leurs communes Industries. Pourtant, beaucoup de gens voient le contraire; de là est né cet esprit de rivalité; de là est venu, la passion et la fureur de spéculation (1) qui a fait repousser la Compagnie du Chemin de Fer par la Vallée, bien qu'elle eut pris l'engagement formel d'exécuter le Chemin de Fer *de Paris à la Mer passant à Pontoise et par la Vallée à Louviers, à Elbeuf, à Rouen, et ensuite par les Plateaux à Yvetot, à Bolbec et au Havre;* parce que des Rouennais oubliant la protection qu'ils doivent à leurs grands intérêts manufacturiers, ont voulu, pour satisfaire de petits intérêts particuliers de marine, que le chemin s'arrêtât à Rouen. Il en est résulté que des Havrais, soit par représailles, soit par spéculation, n'ont pas été ni plus clairvoyans, ni plus sages, en donnant la préférence au projet des Plateaux, allant ainsi chercher Dieppe comme auxiliaire, et n'accordant aux grandes Industries de Rouen, d'Elbeuf et de Louviers qu'un embranchement du chemin. Enfin ces derniers (avec bonne intention) ont tellement sollicité.... qu'ils ont obtenu du gouvernement et des chambres la triste et embarrassante victoire de faire repousser le projet par la Vallée dont les

(1) Presque tous les souscripteurs du Chemin des Plateaux ont pris des actions, non pour faire le chemin, mais pour réaliser des bénéfices. Voilà ce qui explique la hausse et la baisse des actions. Ce sont ces mêmes spéculateurs qui sont parvenus à démontrer qu'il n'y avait pas besoin d'examiner et d'approfondir la question du Chemin des Plateaux avant de la sanctionner.

dépenses ne devaient s'élever qu'à. . . . 81,000,000 fr.
Pour faire adopter le projet des Plateaux, évalué d'abord à 90,000,000 de francs, et qui avec tous les embranchements coûtera, dit-on, 151,000,000 de francs; en faisant la moyenne de ces deux évaluations on arrivera encore à la somme de. . . . 121,000,000
et par suite à reconnaître une perte de richesses de. . . . . . . . . . . . . . . 40,000,000 f.

Si, le projet rejetté (par la Vallée) s'était établi à moins de frais; il sera aussi facile de prouver qu'il aurait donné plus de produits, et que bien plus encore son influence sur la Navigation, le Commerce, l'Industrie et l'Agriculture eut été beaucoup plus avantageuse que ne le sera celle du Chemin par les Plateaux : je vais en présenter les raisons:

1° Le chemin des Plateaux servira moins régulièrement et moins activement les Industries de Rouen, d'Elbeuf et de Louviers, parce que le convoi partant ou de Paris, ou du Havre, ou de Dieppe, ou de Fécamp, ne pourra pas desservir à la fois et sans retards tous les embranchemens qui se trouveront dans la direction du départ. Cet inconvénient n'existerait pas sur le chemin par la Vallée puisqu'il n'avait que peu ou point d'embranchemens. Dès lors que le service ne pouvant être aussi actif pour ces grandes villes manufacturières en leur portant préjudice, il n'y aura pas autant de recettes; cependant les dépenses de création et d'installation pour les convois, et les frais d'entretien seront beaucoup plus élevés.

2° Les embranchemens du Chemin des Plateaux feront croître trois petits Ports de commerce; Fécamp, Dieppe et Rouen : dès lors il s'en suivra une plus grande division des marchandises : et le Port du Havre arrivera-t-il alors à la haute position des marchés Européens de Liverpool

et de Londres? Cependant lui seul dans la Manche peut avoir cette juste prétention qu'il tient de la nature, premièrement par sa position à l'entrée de la rivière la Seine, offrant le moment le plus propice pour la remonter, afin d'éviter les bancs de sables changeants, 8 lieues d'écueils commençant près du Havre jusqu'au-delà de Quillebeuf; et par sa proximité des grands centres de consommation; secondement, par le phénomène qui fait conserver le plein du Port durant 2 à 3 heures, ce qui permet les mouvemens des grands navires pendant plus de trois heures de chaque marée : aussi tous les travaux bien réfléchis que l'extension du Port obtiendra, produiront un accroissement de commerce en favorisant toutes les industries, etpar suite, l'augmentation des recettes du gouvernement. Il n'en est point de même de tous les ports: Dunkerque, Calais et Boulogne, par exemple, ne rapportent point au trésor en proportion des dépenses qu'ils lui ont occasionnées. Il en serait de même des Ports de Dieppe, de Fécamp, de Rouen, ainsi que de ceux de Saint-Valery-en-Caux, Honfleur et Caen (1), puisque ces ports ne peuvent bien servir que les intérêts du petit cercle de leur localité, ce qu'ils sont généralement à même de satisfaire. Jamais ces ports ne pourront faire d'affaires en concurrence avec les grands ports étrangers, ce que le Port du Havre seul peut faire avec beaucoup de succès, et aussi, pour l'intérêt général de la nation. Bientôt je citerai des exemples sur l'organisation desports commerciaux anglais, qui prouveront encore la fausseté du système anti-commercial et anti-industriel, qui veut l'organisation de sept ports de commerce dans une étendue de moins de 40 lieues. Le résultat sera que tous ces ports réclameront constamment par tous les moyens possibles... pour obtenir des augmenta-

---

(1) Ces ports ne peuvent conserver le plein de la marée que 10 à 20 minutes, ce qui laisse très peu de tems pour les mouvemens des grands navires.

tions, les frais d'amélioration et d'entretien ne tarderont pas à absorber la somme allouée pour cette contrée au Budget des Ponts-et-Chaussées.

3° Si l'on veut faire, pour ces sept ports de commerce, les travaux qu'ils réclameront, certainement on fera des dépenses énormes; sans parvenir à faire de ces ports, des marchés avantageux, servant bien la marine marchande, les industries françaises, et le commerce de transit pour l'étranger. En raison de ces imperfections, produisant la cause principale de la mauvaise installation du commerce, les matières premières resteront constamment surchargées de frais, de faux frais, d'avaries, de soustractions de marchandises, de pertes d'intérêts par les retards, faute de docks; et par la division des marchandises dans plusieurs ports, la navigation sera plus chère avec un tonnage plus faible, les assurances maritimes plus élevées, faute aussi d'avoir un bon port qui puisse servir facilement de refuge à la marine à toutes les heures des marées, etc., s'élevant actuellement chaque année, pour le port du Havre. dans le mauvais état où il se trouve, à plus de dix millions de francs, dont on surcharge la valeur des matières premières, *ce que j'ai démontré dans mon susdit Mémoire. Voyez f*^os^ *12 et 30, ce qu'un grand port européen rendrait à l'intérêt général avec bien d'autres avantages qui s'élèveraient en peu d'années, suivant f*^o^ *51, au-delà de quarante-trois millions de francs par chaque an* (1).

4° Dans toute la France, on a besoin d'avoir au moins un grand port commercial, marché européen, afin de rendre les importations des matières premières à meilleur prix,

(1) Ce Mémoire a été fait précipitamment lors de l'enquête publique. Il se vend, avec le plan, pour 2 fr., au profit des pauvres du Havre, chez tous les libraires du Havre; à Rouen, chez M. Frère, libraire sur le port; et à Paris, chez M. Renard, libraire du commerce, rue St-Anne.

et pour offrir aux industries une plus grande quantité de marchandises de différens choix, grévées de moindres frais, mieux conservées, revenant enfin aux conditions et prix les plus favorables que les fabricans anglais puissent obtenir dans leurs grands marchés européens de Liverpool et de Londres. Qu'ainsi, l'on rendrait les produits de nos industries à meilleur marché, en facilitant encore leur exportation en plus grande quantité pour tous les ports étrangers (1), ce qui donnerait aussi à notre marine marchande, plus d'aliment et plus d'activité, en facilitant l'augmentation du tonnage des navires. Pour obtenir tous ces avantages, il est nécessaire que le Chemin de Fer du Havre à Paris aille aussi se vivifier avec celui de Bâle à Strasbourg (et le Rhin); cet ensemble de créations est indispensable pour bien servir l'intérêt particulier des Chemins de Fer.

---

(1) Mais il y a aussi de grandes améliorations à apporter de la part des manufacturiers : entre autres, remarquez le désordre dans la mesure des pièces et des demi-pièces de tissus. Les fabricans anglais ne varient jamais la mesure des pièces et demi-pièces; ils en obtiennent que tous leurs comptes sont simplifiés, soit chez eux, soit chez les commissionnaires, soit chez les négocians, tant pour les comptes à régler avec les ouvriers, que pour tous les comptes et factures de marchandises et les vérifications; en outre, pour régler en Douane les primes à la sortie et acquitter les droits à l'étranger; ce qui éviterait des erreurs et des pertes de tems considérables en passant par 15 à 18 mains avant d'arriver au consommateur étranger. Pourquoi donc les chambres de commerce ou d'industrie ne fixent-elles pas des mesures uniformes? et ensuite obtenir de la police gouvernementale, une forte amende à l'intérieur et une prohibition de la part des Douanes à la sortie de toutes les pièces ou demi-pièces n'ayant pas la mesure ou ayant plus que la mesure fixée. De même, la Douane devrait prohiber aussi à la sortie, toutes les espèces de marchandises non loyales et marchandes. *Puisque le commerce ne prospère bien que par la loyauté armée de prudence.* Il en résulterait de très grands avantages pour les tissus exportés d'environ 4 à 6 pour cent, que les producteurs bénéficieraient en obtenant une réputation de probité que l'étranger leur conteste souvent.

M. Machado, *négociant au Havre, a publié partie de ces opinions avec des détails très-intéressans.*

5° Vu que l'on ne pourra pas obtenir autant de marchandises à transiter pour les divers états de l'Allemagne; comme s'il y avait un grand marché européen au Havre, offrant avec les Chemins de Fer, tel qu'il vient d'être dit, de plus grandes quantités et de variétés de matières premières et aux conditions les plus favorables, tant pour l'achat des marchandises que pour leur conservation, leurs ventes, et les réexpéditions plus promptes et avec plus d'économie pour tous les ports de l'univers. Il faut de même remarquer que les envois des marchandises en consignation, pour la vente, deviendraient beaucoup plus considérables, et que toutes ces affaires attireraient d'autres affaires au préjudice des grands ports commerciaux de Londres, de Liverpool, d'Anvers, de Rotterdam, d'Amsterdam et de Hambourg. D'ailleurs ces derniers ont trois ou quatre mois de glaces qui entravent leurs affaires. Ainsi l'on arriverait sûrement à augmenter l'exportation des produits des industries françaises; en activant l'emploi d'une marine marchande beaucoup plus considérable, et dont le personnel (1) ne manque ni de courage ni de capacités pour obtenir de très bons succès. N'accusons donc pas ces hommes; le proverbe dit vrai: «Qui veut la fin, doit vouloir les moyens. »

6° Si les raisons exposées ci-dessus avaient besoin de justification dans vos esprits, Messieurs, veuillez, je vous prie, la rechercher dans l'examen qu'il vous plaira faire, sur l'accroissement très rapide des ports de Liverpool et de Londres, devenus en quelques dixaines d'années, marchés européens et même de l'univers; où les affaires attirent des

---

(1) Les capitaines s'accordent à reconnaître mauvaise notre organisation pour juger tous faits concernant la discipline des équipages des navires. On trouve que l'organisation anglaise est bonne, parce que les jugemens sont rendus par un conseil d'amirauté composé de capitaines expérimentés, tandis qu'en France ce sont des juges qui, ne connaissant rien à la marine, sont plus susceptibles d'errer.

affaires au préjudice de cent bons ports de commerce que la nature a prodigués à l'Angleterre : Surtout, remarquez comme preuves irrécusables, dans ce pays de merveilles industrielles, que ces deux grands ports commerciaux, font seuls les trois quarts des grandes affaires en denrées coloniales pour la consommation anglaise; et encore, ils approvisionnent seuls aussi, de denrées coloniales, la moitié de l'Europe; de plus, ils exportent seuls les quatre cinquièmes des riches produits de l'industrie anglaise, dans tous les ports de l'univers.

7° Enfin vu que l'Etablissement du Chemin de Fer de Paris à la Mer apportera, sans nul doute, une grande perturbation dans l'agriculture de notre contrée; il en résultera que les produits agricoles arriveront de plus loin aux grands centres de population, et que les cultivateurs, éleveurs de chevaux, perdront dans cette branche de leur industrie, ce qu'ils pourront obtenir par une plus grande quantité de bêtes à cornes, en les employant pour faire leurs travaux de culture; et lorsque cette organisation aura été bien faite, ces cultivateurs obtiendront tout l'avantage qu'ils retirent actuellement de leurs chevaux, tant pour les travaux que pour les bénéfices. Alors, l'agriculture satisfera bien mieux l'intérêt général, en produisant pour la vente une plus grande quantité de viande de boucherie qu'elle n'en produit actuellement (1). Par conséquent les plus zélés agronomes

(1) Ce que j'ai développé plus longuement dans mon Mémoire (que j'ai présenté en janvier 1835 à la Société d'Agriculture) auquel je me réfère. J'avais aussi indiqué, dans ce Mémoire, la nécessité d'établir, pour favoriser l'agriculture, des baux de 18 à 24 années; d'en faire faire l'enregistrement gratis; et pour tous les baux qui n'auraient pas cette durée, compris la jouissance courante, faire payer une amende graduée et augmentée en raison de la courte durée des baux. Car, il est facile de démontrer que les agriculteurs fermiers produisent en général un dixième de moins de produits par l'effet des baux trop courts. Il y a même des fermes où les récoltes sont réduites d'un tiers par suite des changemens de fermiers

ne peuvent justement faire de l'opposition à ces voies de célérité; puisque cet ensemble des Chemins de Fer et d'un grand Port de Commerce au Havre, donnera à notre Agriculture, de plus grands débouchés dans l'extension des affaires de notre Marine marchande et de nos Manufactures, qui seront à même de mieux rivaliser avec la Marine et les Industries étrangères. De cette manière, nous pourrons non seulement continuer le commerce actuel; mais nous augmenterons certainement notre marine et les exportations de nos diverses industries, en favorisant l'intérêt général; et en empêchant aussi la ruine de la France, par l'introduction de grandes masses de marchandises manufacturées chez l'étranger; lesquelles entreraient, soit en fraude, soit en acquittant les droits de Douane.

Je pense donc, Messieurs, que l'on doit préférer, comme je crois l'avoir indiqué suffisamment (mais tardivement (1), 1° que le Port du Havre obtienne un Chemin de Fer, allant directement par Bolbec, Yvetot, Rouen, Elbeuf, Louviers, Pontoise et Paris; et ensuite jusqu'aux frontières de l'Est : parce que le Havre est mieux placé que Londres, Liverpool, Anvers, Amsterdam, Rotterdam et Hambourg, pour l'établissement d'un grand Marché Euro-

---

toutes les neuf années : C'est donc ce produit considérable qu'il faut obtenir pour le profit du bien-être des populations; en fixant toute l'importance de l'amende sur les propriétaires, puisque les fermiers ne demandent que des baux les plus longs. Il en résulterait encore un autre avantage, c'est que les agriculteurs deviendraient alors plus riches et plus à même de faire produire la terre. En résumé, je ne puis m'étendre davantage ici sur toutes les causes qui retardent la prospérité de l'agriculture : mais je crois que le commerce est encore plus arriéré dans son organisation.

(1) Lorsque l'on souscrivait au Havre, pour le Projet du Chemin de Fer des Plateaux : j'ai eu l'occasion d'émettre ces opinions plusieurs fois; mais il y avait alors une passion si forte pour le Projet des Plateaux, que je pensais qu'il ne fallait espérer de redressement que par l'opposition des villes de Rouen, d'Elbeuf et de Louviers; ainsi que de la part des Directeurs de la Société du Projet par la Vallée : peut-être ne se sont-ils pas défendus suffisamment devant le gouvernement et devant les chambres?

péen ; qu'en conséquence, tous les principaux intérêts nationaux de marine marchande, de commerce d'importations et d'exportations, de manufactures, d'agriculture, de chemins de fer, et généralement tous les autres intérêts ont un pressant besoin d'un grand Port Européen au Havre. 2° Qu'il est assez démontré que le rejet du Projet du Chemin de Fer par la Vallée, pour accepter celui par les Plateaux est une grande erreur;... devenue loi : laquelle erreur donnera chaque année d'autres pertes, autres que celles des quarante millions de francs que les actionnaires supporteront dans la création du Chemin dit des Plateaux; avec plus de frais d'entretien, et de moindres recettes (1). En outre, le faux système qui veut installer sept ports de commerce dans une étendue de moins 40 lieues, sera cause, que presque toutes les dépenses qui seront faites dans six de ces ports seront perdues : (comme les fortes dépenses que des particuliers font pour le ridicule deuxième Chemin de fer de Paris à Versailles): Tandis que toutes ces sommes considérables, employées à des créations mieux combinées, ou plus utiles; ces dépenses conduiraient sûrement la nation vers une plus grande prospérité. 3° Qu'aujourd'hui, le plus grand nombre des actionnaires prévoient le non succès du Projet du Chemin de Fer par les Plateaux. C'est pourquoi la Société (qui est bien légitimement engagée envers la Nation, pour l'exécution du Chemin de Fer du Havre à Paris), devrait trouver la nécessité de solliciter le Projet par la Vallée; afin de mieux satisfaire aussi l'intérêt général. 4° Que pour solliciter l'exécution du Projet par la Vallée (rejeté); il semble que la Société des Plateaux doit faire une triple soumission près le gouvernement : la première, sa résiliation avec liquidation à ses frais; si la Société par la Vallée veut accepter l'exécution de son Projet aux conditions de celui autorisé : la seconde,

(1) Ces pertes seront augmentées encore des sommes que le Projet par la Vallée pourrait bénéficier chaque année, en favorisant bien mieux les industries.

offrir la faculté à la Société par la Vallée, de prendre la moitié des actions pour l'exécution de son Projet ; à charge, par la Société des Plateaux, de supporter seule la liquidation de son Projet : et la troisième, en raison du refus de la Société par la Vallée; la Société des Plateaux resterait constituée pour exécuter le Projet par la Vallée et aux mêmes conditions déjà arrêtées et sanctionnées par tous les pouvoirs de l'Etat : avec la convention expresse, de commencer les travaux en même tems aux deux extrémités du Havre et de Paris ; afin que toutes les villes intéressées soient de suite fixées sur leur sort. *Remarquez que dans un tems de cherté de vivres on ne peut révoquer une telle entreprise sans opprimer* (1) *les classes*

---

(1) Si, la Compagnie Riant s'était présentée seule, avec son projet pour exécuter le chemin de fer de Paris à la mer, passant par la Vallée ; nul doute que tous les pouvoirs de l'Etat ne l'eussent sanctionné : dès à présent on travaillerait à son exécution. — Ce projet n'a donc été rejetté qu'à l'instigation de la nouvelle société par les plateaux : laquelle s'est constituée, à ce qu'il parait, plutôt pour spéculer, que pour exécuter le chemin de fer ; car on n'y travaille pas. Mais la Nation n'a-t-elle pas des droits acquis ; pour réclamer l'exécution de cette entreprise, soit par les plateaux ou par la Vallée, ayant toutes les chances de bénéfices et toutes les chances de pertes ?... Pour satisfaire des spéculateurs, les pouvoirs de l'Etat peuvent-ils révoquer des entreprises de travaux, si utiles, surtout dans un tems de cherté de vivres ?... Les ouvriers n'ont-ils pas bien un droit sacré d'en obtenir les travaux pour avoir du pain ?... Par conséquent, on ne peut aujourd'hui anéantir cette entreprise du chemin de fer, sans opprimer les classes ouvrières...

Lorsque, les ouvriers ne gagnent que pour leur nourriture et celle de leur famille, c'est un grand malheur qui se fait promptement sentir par le peu ou point de consommation d'objets manufacturés : parce que les ouvriers sont par leur nombre les principaux consommateurs ; dès lors les travaux des manufactures s'en trouvent atteints ; ensuite, vient encore une réduction de prix pour la main-d'œuvre, et quelquefois sans faire croître le travail, si les produits ne peuvent être exportés. Tout annonce avant un an, un ralentissement de travaux dans les manufactures ; si, la récolte de 1839 ne se trouve pas très-favorisée surtout à l'époque de sa floraison ; car faute d'obtenir une très-bonne récolte, il y aurait continuation de cherté de vivres : puis viendrait crise industrielle ; à la suite crise commerciale et crise financière !... Alors, non seulement les travaux des manufactures en seraient beaucoup réduits ; mais aussi

*ouvrières*. 5° Qu'ainsi, les actions du Projet des Plateaux remonteraient dans ces trois circonstances; soit pour la liqui-

---

tous les travaux relatifs aux constructions de bâtimens et de mécaniques. Dans ces tems de malheurs;... n'aurait-on pas alors à se *repentir amèrement d'avoir dissous l'entreprise du chemin de fer de Paris à la mer*, devant produire plus de deux cents millions de francs comme salaires d'ouvriers, tant pour ses travaux que pour ceux qu'elle provoquera?...

Mais, aussitôt que l'abondance des vivres reviendra: les ouvriers redeviendront consommateurs des produits fabriqués; ensuite nouvel élan pour la prospérité des Manufactures et du Commerce. Or, il ne faut juger actuellement de l'avenir que par les produits à obtenir de l'agriculture; puisqu'il n'y avait pas de réserves lors de la nouvelle récolte, laquelle fait déficit par le manque de grenaison. Malheureusement les agriculteurs fermiers ont perdu de l'argent durant les années 1833 à 1837; par le bas prix du blé et l'augmentation des salaires; ce qui leur a occasionné beaucoup de négligence dans la culture; en outre, on a fait produire à la terre plus de plantes oléagineuses telles que colza, lin, etc., qui épuisent beaucoup les terres... La terre n'est point ingrate, mais elle ne produit généralement qu'en raison des travaux et dépenses qu'on lui donne. Actuellement on va mieux soigner les terres pour produire plus de blé, et les récoltes augmenteront. N'aura-t-on pas à attendre deux ou trois années avant que les terres aient produit un excédent sur les besoins actuels?... Pourtant, si on avait eu seulement la sagesse de faire exécuter les Lois pour l'approvisionnement de toutes les grandes villes: lorsque le blé était à vil prix et au-dessous de tous autres grains; on aurait évité beaucoup de gaspillage de blé que les cultivateurs se sont vus forcés de donner à leurs bestiaux, afin de perdre moins d'argent.

Il n'y a pas d'organisation sur les vivres: aussi, l'abondance fait naître la cherté, et la cherté fait renaître l'abondance. Mais si, le système de réserve que j'ai indiqué dans mon mémoire présenté en janvier 1835, avait été mis en pratique: il est certain que nous ne serions pas actuellement dans un tems de cherté de blé. Ces tems de malheurs peuvent durer plusieurs années;.. car les importations de grains sont peu de chose pour tous les besoins, puisque les plus fortes importations de grains en France, dans une année, n'ont pas suffi pour faire vivre les populations pendant trois semaines. Les autres grains et les pommes de terre sont une ressource, dont on ne fait grande consommation que lorsque le prix du blé est très élevé: d'ailleurs c'est en réduisant la nourriture des bestiaux, qu'on réduit aussi les quantités des viandes de boucherie. Cet état de choses prouve aussi que l'agriculture doit toujours obtenir la plus grande protection.

dation, elles ne perdraient tout au plus que 4 à 5 pour cent; soit pour l'exécution du Projet par la Vallée, les actions vaudraient au moins 50 pour cent de plus que pour l'exécution du Projet des Plateaux, d'après les raisons déjà exposées. De cette manière, on servirait généralement mieux les divers intérêts nationaux, et les intérêts particuliers des actionnaires des Chemins de Fer: Et encore l'on éviterait une grande crise financière, puisque les pertes sur les Chemins de Fer deviendront une cause de discrédit pendant plusieurs années en amenant de grands désastres, et en empêchant le développement des richesses; ce qui portera sûrement atteinte à la prospérité publique.

Je suis avec un profond respect,

Messieurs,

Votre très humble serviteur,

Vor DÉGÉNETAIS.

HAVRE, le 30 Janvier 1839.

## Où conduisez-vous l'avenir de la Ville et du Port du Havre ? On voit toujours des erreurs ou des imprudences à combattre.

*Première Partie.*

### SUR L'EXTENSION DU PORT ET DE LA VILLE DU HAVRE.

Comment, les demandes de l'emmuraillement du canal Vauban et son élargissement à 100 mètres, se trouveront être la voie indirecte pour entraîner l'extension du Port et de la ville du Havre, sur les terrains de l'Heure : ce qui éloignera peut-être à jamais l'établissement d'un Bassin-Dock au Havre?....

Cependant, par l'enquête pour l'extension du Port et de la Ville, et par la Pétition présentée au Roi par M. Massas, signée de 1500 personnes, il a été démontré d'une maniére certaine et non équivoque; que l'extension du Port et de la ville du Havre devaient se faire vers la mer, avec une deuxième entrée de Port à pratiquer sur la Plage au Nord des Moulins; les Bassins des Steamers et Dock en dépendant se relieraient avec le Port et les Bassins actuels : conséquemment l'extension de la ville se ferait

aussi sur les terrains d'Ingouville (1) : ce que la Commission d'enquête, la chambre du Commerce et le Conseil Municipal du Havre ont encore été d'accord à reconnaître. Tout le Havre a donc été d'accord pour rejeter, 1° le Projet de la Commission Spéciale de Paris portant l'extension du Port et de la ville sur le sol de l'Heure vers la Seine; 2° et par conséquent la Pétition 1837, demandant l'emmuraillement du Canal Vauban et son élargissement à 100 mètres, signé d'un grand nombre de négocians (2), et à l'instigation des spéculateurs de terrains sur les bords du Canal et environs, afin d'y entraîner l'extension de la Ville et du Port : *tel que le veut aussi le Projet rejeté de la Commission Spéciale.*

Il faut donc chercher à expliquer l'équivoque des demandes du Conseil Municipal, et de la Chambre de

---

(1) Tel je l'ai indiqué dans *mon Mémoire et Plan presenté lors de l'enquête Juin* 1838, que j'ai aussi adressé dans le tems à MM. les Membres de la Chambre de Commerce et aux Conseillers Municipaux du Havre. J'avertis le lecteur que les folios que j'indiquerai sont relatifs à ce Mémoire, *qui se vend* 2 *fr. au profit des pauvres du Havre.*

(2) Les personnes qui ont signé cette Pétition, n'avaient aucune opinion sur l'Entrée du Canal qui n'est pas convenable pour un Bassin ; ce qui sera démontré plus loin. D'ailleurs la majeure partie des négociants, par la nature de leurs affaires, ignoraient l'utilité d'un Canal et comment l'on peut s'en servir ; en outre, il y en a beaucoup qui ne connaissent point les travaux manuels; aussi, fait-on payer certains travaux, ou fournitures, etc., jusqu à 50 pour cent au-delà des prix réels. J'ai rencontré souvent de ces abus, il y a cinq ou six années, je leur ai fait bonne et loyale guerre ; Hé bien, le croira-t-on, on ne pouvait alors les réprimer au Havre ; encore par abus, on rendait des ordonnances de saisies-arrèts, contre celui qui réclamait l'équité. Enfin j'ai vu d'autres abus, principalement au préjudice des malheureux, de 20 à 40 pour cent ; seul, je les ai flétris d'une juste réprobation, dans une réunion publique. Je ne me suis pas apperçu qu'ils en aient eu d'autres blâmes. De là vient aussi le découragement pour le commerce.

Commerce du Havre, qui veulent aussi l'emmuraillement du canal Vauban et son élargissement à 100 mètres. Est-ce par erreur, ou pour entraîner l'extension du Port et de la Ville sur les terrains de l'Heure?... Ainsi, on a fait renaître l'incertitude, *en voulant à la fois deux Projets qui se heurtent et se repoussent*... Mais, pour pénétrer cet équivoque, je soumettrai d'abord l'utilité du canal Vauban avec ses berges en terre, pour le comparer commercialement avec sa métamorphose demandée en Bassin.

1° C'est que le Canal est suffisamment large, et qu'il est actuellement prêt à être livré aux besoins du Commerce. Lorsque les berges seront herbées (comme le génie militaire en a pris le soin), ces terres qui sont grasses se soutiendront parfaitement; et comme les anciennes berges du vieux Canal Vauban que l'on voit encore par place en bon état (1) : d'ailleurs, tous les ports ont des berges, où le commerce est bien organisé; si elles ne se trouvent dans une rivière, il faut en obtenir par des canaux. Remarquez donc l'installation du Commerce à Londres; on a indépendamment des berges de la rivière, des Canaux dont les berges sont en terre : ce qui n'empêche pas qu'il y ait aussi de superbes Docks (2).

---

(1) On observe aussi, que le vent fera battre l'eau contre les berges, ce qui les dégradera; pour éviter ce petit inconvénient, faudra-t-il boucher tous les Canaux du pays; ou bien faire des murailles lesquelles sont aussi à réparer à la suite des téms? Mais, si l'on avait laissé les Bassins du Havre sans curage, ne seraient-ils pas, comme le vieux canal Vauban, remplis de vases?

(2) Les établissemens maritimes en Angleterre se fondent généralement par la localité commerçante, avec partie des revenus qu'ils produisent : Mais si la ville n'en a pas les moyens; ce sont des Compagnies qui fondent les établissemens, moyennant concession de produits des créations; c'est pourquoi l'on y fait généralement des travaux plus utiles qu'en France; où le gouverne-

2° Le Canal convient tout aussi bien qu'un Bassin, pour faire faire aux navires leur quarantaine; et pour recevoir les navires désarmés. Mais le Canal convient beaucoup mieux pour y dépecer les navires; les travaux s'y feraient plus avantageusement que dans les Bassins : en outre, ces travaux se feraient en face les chantiers, ce qui économiserait des frais de transport et de surveillance, ainsi que des pertes de tems; pour le profit de celui qui vendrait le vieux navire.

3° Toutes les réparations de navires se feraient aussi facilement que dans un Bassin. Bien mieux, on réduirait de beaucoup les frais de transport des matériaux, on économiserait encore des pertes de tems : De plus, on ferait disparaître des risques d'incendie que court toute la marine, les marchandises, et la ville; ce danger doit être apprécié dans l'état actuel au moins à 50,000 francs chaque an. Il en résulterait à la fois, une place dans le Bassin du Commerce d'environ le tiers de son étendue, qui se trouverait disponible et au centre des affaires. En outre, ces navires à réparer, comme tous autres, pourraient obtenir de ne payer pour droits de Canal que le tiers du droit de Bassin.

4° Parce que, les navires qui arment pour la pêche de la baleine, ainsi que les navires chargés de bois étant dans le canal, et ne payant que le tiers du droit de Bassin, gagneraient plus qu'ils n'auraient à dépenser pour former un débarquadère et pour le peu de travail à faire en plus. Par exemple, le navire Français de 400 tonneaux qui paye 75 c. du tonneau dans le Bassin ne payerait que 25 c.

---

ment est obligé de tout faire et de disséminer la part du budget pour les travaux, et d'en faire fréquemment qui sont presque sans utilité, en raison des demandes pressantes qu'on lui adresse par tous moyens possibles....

de droit de Canal, difference 200 fr., dont ils dépenserait à peine la moitié. Remarquez que les marchandises coûteraient moins de frais de transports et autres frais, puisque les débarquemens se feraient en face des magasins ou chantiers. Même avantage pour les réexpéditions des marchandises, les navires se placeraient encore en face des chantiers ou magasins. Il s'en suivrait aussi une diminution de droits de Bassin pour le Caboteur qui chargerait sur le Canal; ce qui compenserait et au-delà le peu d'augmentation de frais de l'embarquadère. A l'égard des chargements de bois de marque, on pourrait généralement les jeter à l'eau, sans aucun désavantage pour les bois, lesquels se trouveraient ainsi rendus aux chantiers avec plus d'économie de frais.

5° Pour les navires chargés de charbon de terre, et pour tous autres; on pourrait établir par place et en face les chantiers, des estacades, pour tenir lieu de quais; et cela avec peu de frais : ce qui favoriserait encore l'importation de ce combustible, puisque les navires paieraient moins de droits dans le Canal, en économisant encore les frais de transports, le navire se plaçant devant le chantier, et sans pertes d'égrenage de charbon dans le trajet des voitures.

Je citerai ici un passage du rapport de M. Le Tellier, ingénieur en chef, directeur, en date du 22 mai 1825; lequel prouve que la Chambre de Commerce et le Conseil Municipal du Havre s'étaient alors mis d'accord pour demander l'achèvement de l'Entrée du Canal avec ses écluses, et le Canal Vauban, tels ils se trouvent présentement achevés :

« Ils donneraient au Commerce un espace indéfini, propre à recevoir les dépôts de bois, des chantiers et ateliers, un emplacement pour la refonte et le dépè-

cement des navires à substituer à celui que l'achèvement du nouvel Avant-Port va forcer d'abandonner; ils permettraient enfin l'augmentation du terrain destiné à être bâti par des particuliers dans l'enceinte de la ville, et dont la valeur augmente chaque jour. »

N'est-il pas déjà assez démontré que les Auteurs de la création du Canal Vauban, tel qu'il se trouve actuellement achevé, connaissaient très bien les besoins du Commerce?... et beaucoup mieux que ceux qui, étant sous les influences des spéculations de terrains sur l'Heure, demandent sa métamorphose en Bassin?... *Examinons-en d'abord les effets, et à combien reviendraient ces travaux...*

1° Vous demandez que le Canal Vauban soit changé en Bassin? Mais avez-vous prévu, 1° que son Entrée n'a que 12 mètres de largeur; 2° que ses deux radiers pour les deux portes de Flot et d'Ebe sont environ 50 centimètres plus haut que celui du bassin de la Barre; que dans les mortes-eaux, un navire construit pour les voyages de long-cours (1), de 250 tonneaux, n'y pourra passer; 3° que durant quatre à six jours de chaque vives-eaux, cette Entrée doit être fermée avec la porte de flot; afin de ne point interrompre la navigation aux entrées des Bassins et à l'entrée du port en face la Tour. *C'est pour ces mêmes raisons que le Canal se trouve avoir sa largeur, comme étant la plus convenable, pour que la porte de flot soit fermée moins de tems.* 4° Puisque si cette

---

(1) Ces navires tirent plus d'eau pour mieux résister aux mauvais tems, et pour obtenir une plus grande marche. Mais, tous les navires construits pour la rivière passeront toujours par cette Entrée, puisqu'ils tirent peu d'eau avec leurs formes plates, qui sont indispensables, en raison de ce que la rivière la Seine se trouve encombrée de bancs de sables changeans (voyez f^os 33 à 36) : ce qui rendra toujours impossible la création d'un grand Port de Commerce dans la rivière la Seine.

porte de flot restait ouverte dans les vives-eaux, il se formerait des courans violens allant faire le plein de tous les Bassins, puis le vide; ce qui abrégerait d'environ une heure le tems durant lequel se font les mouvemens des grands navires, tems bien précieux, car c'est à ces époques que tous les grands navires restés sur la Rade ou dans les Bassins, faute d'eau, peuvent faire leurs mouvemens. (*voyez les f*[os] 15, 44 *et* 45 *et le Plan qui indique un Bief de flot éclusé, pour pouvoir toujours entrer dans le Canal ou en sortir.*)

2° Voici, comme preuve de ce qui est avancé : l'opinion de M. Freitz, capitaine du commerce, publiée par le *Journal du Havre* et par les *Archives du Havre* de novembre 1838, f° 428.

« On parle de faire d'autres bassins qui donneront dans ceux existant; on ne sait donc pas que, lorsque les bassins actuels sont baissés, par des besoins quelconques, jusqu'à moitié de leur capacité, le courant qui se forme dans l'avant-port est déjà très-fort, et contrarie infiniment la navigation du cabotage, dont les navires sortent toujours avant la pleine mer. Que sera-ce donc lorsqu'une plus grande étendue de bassins sera à remplir? Le port sera impraticable, et le courant qui passera dans les premières écluses fera ce que j'ai vu à la porte du Bassin du Roi : des bateaux y seront entraînés malgré leurs amarres, et y rompront leurs mâts en passant sous les ponts.

» C'est donc en marin que j'ai l'honneur, Monsieur le Rédacteur, de vous adresser ces réflexions, en homme qui réclame un port dans lequel on puisse entrer en tous tems, et non en spéculateur de terrains propres à agrandir la ville d'un côté ou d'un autre, en raison des intérêts qu'on y peut avoir. »

Voyez aussi toutes les autres raisons alléguées par le capitaine Frietz, pour l'extension du Port. *Elles sont*

*très-justes; et se trouvent corroborer parfaitement les opinions que j'avais indiquées dans mon Mémoire fait lors de l'Enquête.*

3° N'est-il pas assez démontré, que l'Entrée actuelle ne convient tout au plus que pour un Canal, et non pour un Bassin?... En conséquence, il faudrait démolir cette entrée, dont les travaux tous neufs seraient ainsi perdus, comme ceux du Canal, revenant ensemble à environ. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . F. 1,400,000

4° Les frais de démolition de cette entrée, déblais d'une partie du rampart de la ville, batardeaux, épuisemens, réconstructions des murs pour l'approfondissement et l'élargissement de l'entrée, avec les matériaux démolis et remblais, s'élèveront à environ . . . . . . . . . . . . . . . . . 210,000

5° La construction d'un Bief de flot éclusé est indispensable avec le Bassin Vauban, en raison de sa largeur de 100 mètres. Mais encore, si on ne plaçait ce bief, où je l'ai indiqué sur le plan, il pourrait arriver que ces travaux seraient encore perdus par suite des futurs travaux pour l'extension du Port avec une deuxième entrée sur la mer; les dépenses de ce bief avec un pont seront d'environ. . . . . . . 1,400,000

6° Et l'emmuraillement de tout le canal métamorphosé en Bassin, avec une entrée pour le Canal allant à Harfleur; les achats de terrains, les déblais, épuisemens et les remblais, soit environ. . . . . . . . . . . . F. 3,000,000

---

Total des dépenses pour obtenir la métamorphose du Canal Vauban en Bassin. . . F. 6,010,000

*Report*. . . 6,010,000

7° De plus, le commerce étant privé dès-à-présent du Canal Vauban achevé, il faudra au moins trois années à partir de 1838, pour obtenir l'achèvement des susdits travaux à raison de cent trente mille francs de préjudice par chaque an (compris les risques d'incendie dans les Bassins déjà évalués à 50,000 fr,), soit. . . . . . . . . . . . 390,000

Total pour obtenir la métamorphose du Canal en Bassin . . . . . . . . . . . . . F. 6,400,000

8° J'ajouterai encore ici la dépense demandée d'une Entrée oblique et difficile par le fond du Port neuf, pour aller dans la Floride retenue du Port, devenant ainsi Bassin sans abri; mais lorsqu'il y aura des navires dans cette retenue, on ne pourra pas faire marcher les chasses, ce qui sera contraire à l'Avant-Port. *Voyez l'opinion de M. Frissard, Ingénieur, f° 160 de son histoire du Port du Havre.* Cette dépense presque inutile, appartient à un projet que je crois être nuisible à l'avenir du Port. Ces travaux s'élèveront à environ . . . . . . . . . . . . . . . . . . 900,000

Total général des travaux demandés. . F. 7,300,000

9° J'ajouterai ici pour faire suite aux susdits projets : la construction d'un Canal, travaux qui deviendront indispensables à placer vers l'Est à la suite du Bassin Vauban, pour être livré en même temps. Ces dépenses seront d'environ . . . . . . . . . . . . . . . . 160,000 fr.

Nous allons examiner les résultats de la métamorphose du Canal Vauban en Bassin, revenant à 6,400,000 f.

1° Par la démonstration de l'utilité du Canal Vauban pour le commerce : on a reconnu que ce Canal pourrait toujours avantageusement recevoir près du tiers des navires qui se trouvent dans les Bassins ; ainsi de suite l'on trouverait tout l'espace nécessaire. On ne peut donc reconnaître d'ici longues années, d'autres besoins pour le commerce, *comme toutes les autorités du Havre l'ont reconnu*, 1° qu'un Bassin avec entrée assez large pour les grands (steamers) bateaux à vapeur devant faire les voyages de l'Atlanlique; 2° et un Bassin-Dock, tel que ceux de Londres, entourés de magasins ayant les meilleures dispositions pour la conservation des marchandises, pour éviter des frais, des faux frais, des retards, et où les fraudes et les vols sont impossibles, puisqu'il n'y a qu'une issue pour les personnes. Si on admet que ces Bassins à construire se trouveront assez grands pour doubler la surface des Places à flotque contiennent les Bassins actuels ; et le Canal Vauban de suite livré au commerce, recevant le tiers des navires du Port : certes, il ne resterait pas alors de navires pour utiliser les Bassins actuels. Or, pourquoi demande-t-on l'emmuraillement du Canal Vauban, qui ne peut servir ni de Bassin-Dock, ni de Bassin des Steamers?... Conséquemment les demandes de la métamorphose du Canal Vauban en Bassin sont de grandes erreurs;...(erreurs où sont tombés les pétitionnaires contre le Canal Vauban, en ne voyant que les intérêts de leur spéculation de terrains). Mais la Chambre de Commerce et le Conseil Municipal, ainsi que l'Administration des Ponts-et-Chaussées, ont, sans doute, trop de patriotisme et trop la conscience de leurs devoirs envers notre ville maritime; pour vouloir compromettre 6,400,000 fr., et pis encore, l'avenir du Port du Havre!... qui doit devenir Port Européen !... Ne sait-on pas que les puissants spécu-

lateurs de terrains (1) construiraient de suite assez de maisons et de magasins sur les quais du Bassin Vauban, seulement pour faire décider l'extension de la Ville et du Port sur leurs terrains, avec une sortie sur la Seine?... Toutefois, si les spéculateurs de terrains font naître des doutes, sur la possibilité d'établir une deuxième Entrée de Port bonne et profonde à obtenir dans la mer; et en face d'un fort ou digue à établir sur le Roc de l'Eclat, se prolongeant du Nord au Sud : Je reviendrai combattre ces erreurs, pour prouver de nouveau *que cette Entrée de Port vaudra vingt fois mieux que par la Seine*, et peut-être l'obtiendra-t-on encore avec moins de dépenses (2).

---

(1) Les sociétaires des spéculations de terrains ont de la puissance; parce qu'ils sont très nombreux et invisibles;... pour agir, recommander ou travailler en faveur de leurs intérêts particuliers, puisque leurs achats sont faits aux noms de banquiers ou de négocians; et l'on transmet par actions au porteur, partie de ces propriétés, qui passent ainsi de main en main, et sans payer de droits de mutation.

(2) Pourquoi, le Conseil Municipal du Havre ne vote-t-il pas des fonds pour obtenir? 1° un modèle représentant le sol sous les eaux; de la même dimension que la carte des sondages faits en 1834 par M. Beautemps Beaupré. Car le petit modèle qui réduit les proportions au quart ou au cinquième de cette carte, est sans échelle et sans renvois aux épis; ce modèle doit donc être considéré incomplet et susceptible d'induire en erreur. 2° Un modèle de la carte dressée par M. Gaulle en 1786 : et le réduire aux mêmes dimensions que celui à obtenir de la carte de M. Beautems Beaupré. 3° De nouveaux sondages afin de reconnaître les variations que les fonds ont pu éprouver, au moins, depuis le cap la Hève jusqu'à l'entrée du Port : indiquer en même temps les sondages des fonds vierges; et les reproduire par carte et par modèle avec les mêmes proportions. Sans doute que c'est par oubli ou par erreur que l'on a omis de satisfaire aux résultats de l'Enquête: car la loyauté et la prudence commandent que l'on fasse faire tous ces petits travaux d'études préalables, *pour que l'on puisse juger par induction*; afin d'avancer avec certitude vers une solution profitable au Port et à la Ville du Havre, et aux divers intérêts nationaux.

Ces études auraient toutes sortes d'utilités pour démontrer; où est l'endroit le plus avantageux de l'Entrée de Port à créer sur le rivage de la mer; et quelles sont les proportions et les formes à donner soit aux jetées de l'Avant-Port, soit à la Digue à établir sur le banc de l'Eclat, se prolongeant du Nord au Sud?... Et comment ces créations chan-

2° *Voici encore comment l'on peut démontrer que le Canal Vauban, tel qu'il est, est plus utile pour le Commerce que sa métamorphose en Bassin :* 1° parce que les travaux durant trois années, comme il a été dit, préjudicieraient encore les divers intérêts de la Place d'environ 390,000 fr.; 2° parce qu'il a été reconnu qu'un Canal avec berges en terre est

---

geraient-t-elles le régime de la mer pour les alluvions de galet et de sable; car ces alluvions ne seraient point alors ce qu'elles sont sur cette plage?... On prouverait aussi avec plus de certitude, ce que je vais avancer prématurément, 1° que plus de la moitié du galet qui arrive aux digues du Perrey, sort des fosses ou vallées qui se trouvent dans la mer en face le cap la Hève, indiqués par la carte de M. Beautemps-Beaupré; 2° que ce galet y est continuellement déposé par les remous des courans périodiques de flux et de reflux (de même que les remous de l'Entrée du Port y forment les pouliers de galet, comme les remous du Hoc, des amas considérables de galet) : que ce galet en est délogé de ces fosses ou vallées, en plus ou moindres quantités, et en proportion de la puissance des ondes de fonds; 4° que ces assertions sont prouvées par les résultats des forts vents O. N. O., donnant tout-à-coup de grandes quantités de galet et très souvent *d'une substance toute particulière, que M. Arago appelle galet d'Espagne.* A la suite de ces grands vents O. N. O., visitez les roches en face la Hève, au plus bas de l'eau, vous y trouverez beaucoup de ce galet voyageur, avec d'autres galets provenant des éboulemens des falaises voisines. 5° C'est ce qui prouve à la fois, qu'il n'y a pas moitié du galet arrivant au Perrey, qui voyage *tel que M. C.-A. Lesueur, naturaliste, et des Ingénieurs le pensent.* 6° Ce galet que j'ai indiqué sortir des fosses ou vallées, la plus grande quantité passerait alors le long de la Digue à établir sur le banc de l'Éclat : de sorte, que l'on a moins à redouter le galet pour cet Avant-Port. 7° Qu'enfin les courans de la mer montante, passant entre cette Digue et les Jetées du Port (à créer) balaieraient mieux les fonds en les creusant de plus en plus, et en proportion de l'augmentation de puissance que les courans de mer montante prendraient par l'effet de ces travaux. Par conséquent, cette Entrée de Port resterait profonde!... Et s'approfondirait *comme la passe entre le cap la Hève et le roc de l'Éclat.*

Ces dépenses d'études, peu couteuses, sont très utiles en raison de l'importance d'une deuxième entrée de Port profonde qu'il faut obtenir... N'y a-t-il pas cent fois plus d'utilité de dépenser pour ces études, que pour celles des eaux de Gournay, à deux lieues et demie du Havre? pour lesquelles études on a dépensé de l'argent presqu'inutilement, puisqu'on peut obtenir des eaux dans la côte, près le Havre : à cet égard je me réfère, à ma protestation voyez folios 61 à 64.

indispensable pour les industries qui ont été désignées en avoir besoin, afin d'éviter des frais et des faux frais : Donc, si l'on exécutait la faute, de faire du Canal un Bassin, il faudrait en construire un autre vers l'Est, puisque les terrains sur les bords d'un Bassin deviendraient plus chers; et par conséquent moins avantageux aux industries qui ont plus d'avantage ou autant d'avantage sur les bords d'un Canal. Alors, l'organisation commerciale qui doit être concentrée, serait ainsi *ridiculement établie sur une ligne ayant plus d'une lieue de longueur;* ce qui surchargerait de frais et de faux frais, tous les armemens et toutes les marchandises, toujours contrairement à l'intérêt général du Commerce. 3° Parce qu'ainsi qu'il a été démontré : si, le Commerce ne prenait pas d'extension, les Bassins actuels ne seraient même pas occupés, dans le cas où l'on construirait un Bassin des Steamers et un Bassin-Dock : Conséquemment, la faute qui fera du Canal Vauban un Bassin, empêchera la construction d'un Bassin-Dock;... Car, ceux qui n'en veulent pas pour leurs intérêts particuliers, feraient alors valoir comme raisons, *les dépenses perdues pour le Bassin Vauban se trouvant sans aucune utilité;* et ils se joindraient aux possesseurs de magasins, et aux spéculateurs de terrains sur l'Heure, pour repousser peut-être à jamais un Bassin-Dock indispensable pour bien servir la marine, le commerce d'importation et d'exportation, les manufactures, et l'intérêt général (*voyez les folios* 12 *et* 50 *à* 52).

En résumé, il faut que le Havre demande, 1° la mise en libre pratique du Canal Vauban, achevé depuis plusieurs mois; enfin, que le batardeau qui barre son entrée soit donc enlevé sans autres retards : 2° L'exécution du Bassin dans les fossés Ouest de la Ville, tel que le projet a été étudié par l'administration des Ponts-et-Chaussées, demandé et approuvé par la Chambre de Commerce et par le Conseil Municipal du Havre; la dépense de ces travaux avec un large bief éclusé, serait d'environ. . . . . . . 3,500,000 fr. Sans bief, cette dépense serait moins forte. Ce Bassin

pour les Steamers et pour les déchargemens de bois de construction, se relierait plus tard à une Entrée directe et très facile que fournirait l'Avant-Port à créer sur la mer au nord des moulins; de sorte, que les nouveaux Bassins-Dock et des Steamers communiqueraient au Canal et aux Bassins actuels, et aux deux Avant-Port (*Voyez le plan et les folios* 55 *à* 58) : en outre, ce Bassin permettrait d'obtenir promptement des formes sèches, un dock hydrostatique, et un rail-way ou chemin marin; afin de réduire les dépenses et en améliorant les travaux de la marine (1). Ainsi, dès à présent le Commerce s'élargirait dans le Canal

---

(1) Si, malheureusement le susdit Bassin était rejeté à cause de son Entrée indirecte sur l'Avant-Port actuel : ce que je n'admets pas; il vaudrait mieux exécuter une Entrée allant dans les fossés Est de la Ville, ou établir un Bassin sur l'emplacement où M. Ladvocat a proposé de construire un Dock (les steamers présentant des risques d'incendie, empêcheraient la formation d'un Dock, que l'on pourra réaliser plus tard, *si les Projets d'extension du Port et du Chemin de Fer le permettent*). On ne pourrait obtenir que l'un ou l'autre de ces Bassins, précédé d'un bief éclusé, et rejoignant le Canal Vauban pour lui donner une large et profonde Entrée : ainsi l'on éviterait la démolition de l'entrée du Canal Vauban dans le bassin de la Barre; de plus, on obtiendrait à la fois la sortie ou l'entrée de tous les Bassins actuels et du Canal, durant le tems que les navires trouveraient de l'eau dans le Port. Ces travaux reviendraient pour le Bassin-Canal des fossés-Est, si l'on conservait le front des fortifications à environ 2,400,000 fr. Mais comme ce Bassin, suivant mon Plan, appartient à une troisième Entrée de Port, donnant l'aliment d'eau : c'est pourquoi sa surface est trop grande pour être adaptée, tel qu'il est indiqué, sur l'Avant-Port actuel; il faudrait donc y établir un bief de flot vers son milieu : de cette manière, l'on pourrait, dans les grandes vives eaux, entrer dans le Canal Vauban; l'ensemble de ces dépenses serait d'environ.......................................... 3,700,000 fr.
mais, si on préférait le Bassin dans la Ville, rejoignant aussi le Canal Vauban (sans compter les dépenses d'un bief de flot), ces travaux reviendraient à environ.................. 3,200,000 fr.
ce Bassin entraînerait la démolition des bâtimens de la citadelle.

L'un ou l'autre de ces Bassins présenterait au Commerce trois fois plus d'avantage que la métamorphose du Canal Vauban en Bassin : et sans nuire à l'avenir du Port : Cependant ils ne présenteraient pas le quart des avantages que donnera le Bassin des fos-

**Vauban; il n'aurait pas plus de tems à attendre l'achèvement de ce Bassin donnant ces divers établissemens de marine, sans compromettre l'avenir du Port dans son extension. Ces travaux beaucoup plus avantageux au Commerce, en fournissant plus d'espace, et en concentrant les affaires, ne reviendraient pas encore à la moitié des travaux demandés, lesquels ont été appréciés au f° 27 être de 7,300,000 fr.; pour obtenir suivant le désir de la palinodie des autorités locales du Havre, 1° la métamorphose du Canal Vauban en Bassin (bientôt on redemandera pareil Canal, qui serait situé moins avantageusement, étant plus vers l'Est, en l'éloignant trop du centre des affaires); 2° une Entrée dans la Floride retenue du Port, pour la convertir en Bassin sans abri; cette disposition est encore au préjudice de l'Entrée du port. *Projets qui se trouvent être positivement la voie indirecte, pour entraîner l'extension du Port et de la Ville sur les terrains de l'Heure; et pour retarder peut-être à jamais la construction d'un Bassin-Dock!*... C'est en me joignant à la grande majorité de l'enquête, et aux 1500 pétitionnaires qui se sont adressés au Roi, que je repousse ces Projets par toutes les raisons exposées; comme ne pouvant servir que de petits intérêts particuliers des spéculateurs de terrains sur l'Heure; et comme étant contraire aux intérêts du port et de la ville du Havre, de la navigation, du commerce d'importation et d'exportation, des manufactures, et contraire aussi à l'intérêt national.**

---

**sés Ouest, avec les établissemens maritimes pour les réparations de navires; les Formes sèches peuvent s'y établir comme sur l'Avant-Port actuel, soit à l'aide des écluses de la tour, ou de l'aqueduc (indiqué *dans l'Etude du Bassin en question, faite par les Ponts-et-Chaussées, conduisant des chasses pour diviser le Poulier qui s'appuie contre la Jetée Nord*); ces établissemens reviendraient à moitié moins de dépenses de création que sur l'Avant-Port : bien mieux, ils présenteraient en cet endroit au moins 10 pour 100 de réduction dans les travaux des réparations de navires (*voyez ma protestation à l'Enquête, folios 55 à 58*).**

*Deuxième Partie.*

---

## SUR LES ERREURS QUI OCCASIONNERONT LE PASSAGE DE LA MER PAR LE PERREY!...

Je rappellerai encore dans l'intérêt public, qu'il y a plus d'utilité que jamais d'aviser aux moyens que j'ai indiqués dans *un Mémoire* (1); pour se garantir du passage de la mer par le Perrey, catastrophe qui noyerait beaucoup de personnes, et qui ruinerait beaucoup de familles en portant un préjudice de plusieurs millions de francs aux propriétés culbutées et submergées!... Ce qui pourrait encore détacher le Havre du continent!... *Opinion de MM. les Ingénieurs.*

Par ce Mémoire : j'ai prouvé en plusieurs fois d'une manière certaine et irrécusable, comme ce n'est pas la mer qui

---

(1) Cette brochure est intitulée *Réponse aux Conseils Communaux du Havre, d'Ingouville, de Sanvic et de Sainte-Adresse, et aux Pétitionnaires-Souscripteurs.* Elle se vend chez tous les libraires du Havre pour 1 fr., au profit des pauvres. Les folios désignés ici seront ceux de cette brochure.

réduit ses digues (1) : bien au contraire elle les fortifie constamment : il apparaît qu'il n'y a réellement pas d'autre cause destructible que les enlèvemens de galet formant les dégradations, que les autorités communales laissent toujours faire sur ces digues pour le lestage des navires, pour les réparations des chemins, et pour les remblais, etc. (*Voyez* f^os 26 à 28). Par conséquent, il n'y a donc pas besoin de dépenser 450,000 à 600,000 francs de travaux d'Estacade sur ce rivage ; tel que l'erreur, et des intérêts particuliers l'avaient accrédité, ainsi que des pétitionnaires par leurs souscriptions, et encore les majorités de quatre conseils communaux du Havre, d'Ingouville, de Sanvic, et de Sainte-Adresse, et toujours sans rien examiner (*Voyez* f^os 1 à 3).

Ces amas d'erreurs et de condescendances ;... ont fait naître aux yeux de l'autorité gouvernementale la nécessité

---

(1) J'ajouterai à l'explication donnée (v. f° 31), que plus la violence des vents d'Ouest et de O.-N.-O. est considérable, et plus les vagues ont de tendance à rendre le plan des Digues uni et moins incliné ; parce que les vagues marchent avec plus de rapidité et de force pour niveler les Digues dont partie des matériaux du sommet peuvent descendre vers sa base pour la formation de ce nivellement du Plan moins incliné. L'effet d'un coup de vent, de morte-eau, paraît ruiner les Digues, où va la plus grande élévation des vagues, lesquelles redescendent du galet vers la base des Digues pour en faire le nivellement sur un Plan moins incliné. — Mais avec un vent moins fort les vagues remontent le galet descendu vers les plus hautes-eaux ; ainsi le Plan des Digues redevient plus incliné en proportion de ce que les vagues marchent avec moins de rapidité. Voilà donc comment les vagues et les courants font marcher le galet remanié, tant qu'il n'a pas trouvé de place pour s'arrêter aux Digues du rivage. Il a été déjà démontré au renvoi du f° 30, qu'une quantité plus considérable de galet arrive aussi aux Digues, depuis le Cap la Hève jusqu'au rivage du Perrey, et en proportion avec la force des vents d'Ouest et de O.-N.-O. — La position des Digues du Perrey *actuellement trop affaiblies*, *forment le centre d'un tiers de cercle* ; c'est pourquoi la mer y dépose beaucoup du galet qu'elle charrie : conséquemment tout prouve que la mer ne mange pas ses Digues au Perrey.

d'instituer un Syndicat de neuf personnes (*dont huit ont été présentes aux réunions, où je me suis trouvé*). Il s'est formé encore une majorité qui n'a voulu rien voir ni rien examiner, et sans vouloir aller sur les lieux avant et pendant la formation du réglement constituant en Société toutes les susdites demandes de travaux : ce réglement met à la charge *des propriétaires riverains et des communes intéressées toutes les dépenses de travaux*, malgré que j'aie fait les plus vives réclamations (*voyez f^os 7 à* 11) : mais quatre semaines après dans une réunion, cette même majorité s'est mise d'accord avec mes opinions pour vouloir révoquer notre réglement erroné, en présence de MM. l'Ingénieur, du Sous-Préfet *arrivant alors au Havre*, et de MM. Eyriès et Palfray, aujourd'hui maire et adjoint de Graville-l'Heure (*voyez* f° 12). C'est pourquoi cette Commission syndicale a été dissoute peu de tems après.

Ensuite, pour exécuter ce réglement syndical : est apparue la nomination d'une deuxième Commission de sept personnes, laquelle a déclaré que le Gouvernement devrait payer les travaux qu'il jugerait convenable de faire faire, et cela toujours contrairement au réglement. C'est aussi pourquoi cette deuxième Commission a été dissoute.

Depuis peu de tems : a été nommée une troisième Commission de sept personnes avec sept suppléans, pour exécuter le réglement syndical; dans une convocation, elle a encore déclaré que le Gouvernement ou le commerce devaient payer les travaux proposés; et toujours contrairement au susdit réglement syndical.

Il y a six semaines un fort vent d'Ouest a rompu l'Estacade du Gouvernement, comme je l'ai prévu, par suite des enlèvemens de galet qu'on laisse toujours faire à son bout Sud. (*Voyez f^os* 48 *à* 51). M. l'Ingénieur en chef, vu cette association syndicale existante, s'est trouvé ne pouvoir obtenir de fonds ni du Gouvernement ni du Syndicat. Ce-

pendant ces réparations sont très urgentes, et l'on ne peut pas exiger que l'Ingénieur y mette des deniers de sa poche.

Après plus d'un mois d'abandon, par la grâce de Dieu l'Estacade n'a point été enlevée : Enfin, l'Administration des Ponts-et-Chaussées fait réparer; néanmoins d'autres avaries auront lieu soit à l'Estacade du Gouvernement, soit aux Estacades des particuliers, lorsque nous aurons un fort coup de vent d'Ouest avec grande marée, à cause des enlèvemens de galet que l'on fait à son bout sud, plus considérables que jamais, en raison des dispositions prises par l'entrepreneur du lestage qui a pratiqué trois chemins sur le même point : en outre, une grande partie de ces enlèvemens de galet se font encore contrairement aux réglemens sur cette plage.

Le Gouvernement devrait toujours entretenir son Estacade en face de sa propriété, comme le font les particuliers. Il ne resterait donc plus alors à faire que de petits travaux que la prudence commande, et que j'ai offert, par soumission, d'exécuter à mes frais. La dépense s'élevant de 5,500 à 6,500 fr. aurait été remboursée par le Gouvernement. (*Voyez f^os 43 à 48*). *Dans le cas où il ne prouverait pas que ces travaux sont inutiles.*

Remarquez aussi, que des particuliers ont fait à leurs frais des Estacades sur le rivage pour soutenir leurs propriétés; et dans l'espoir qu'ils obtiendraient que les autorités empêcheraient les enlèvemens de galet devant leurs travaux, comme, ils les ont défendus devant l'Estacade construite par le Gouvernement : cette justice ne leur est-elle pas due?... De plus, les autorités communales, dans une réunion syndicale dont ils faisaient partie, ont promis à M. l'Ingénieur de faire cesser tous enlèvemens de galet devant les travaux d'Estacade qu'il ferait exécuter, *vu que, l'Ingénieur trouvait le galet indispensable pour soutenir ce travail artificiel*. Puisqu'il

est actuellement démontré d'une manière certaine et incontestable, que, la mer fortifie constamment ses digues sur cette partie de la plage, mais que l'on affaiblit plus vite que la mer ne les fortifie. L'intelligence et la justice ne commandent-ils pas assez de faire cesser ces enlèvemens considérables de galet produisant les dégradations?... ce qui pratique et aggrave la brèche pour le passage de la mer!... D'ailleurs, M. l'Ingénieur est d'opinion qu'il n'y faut pas faire de travaux sur cette partie de la Plage, quoiqu'ils lui produiraient 5 pour cent suivant le susdit réglement syndical, tandis que l'emploi des deniers de l'état ne lui produisent rien (1).

A l'égard du lestage des navires, je me réfère à ce que j'ai avancé f^os 51 à 56.

Mais, si les autorités communales étaient d'accord avec leurs conseillers (du Havre, d'Ingouville, de Sanvic et de Sainte-Adresse), pour avouer consciencieusement leurs erreurs, le Gouvernement pourrait alors reprendre sa marche constitutionnelle, en nous déliant de toutes ces pétitions avec souscriptions, délibérations des Conseils communaux, et du réglement Syndical : autrement le gouvernement qui est comptable et responsable, devra rester armé de ce réglement syndical homologué, pour réclamer les dépenses de tous travaux projetés, ou de tous autres travaux. Il s'en suivra encore que les habitans trouveront toujours iniques, toutes contributions qui seraient prélevées, pour exécuter des travaux réputés plutôt nuisibles qu'utiles, devant s'élever de 450 à 600 mille francs; avec des frais d'entretien d'au moins 10 pour cent par an sur l'importance de ces travaux (*Voyez f^os* 51 *à* 53).

---

(1) De plus, je sais que M. l'Ingénieur désire faire cesser les enlèvemens que l'on fait au bout sud de l'Estacade du gouvernement; cependant ils sont continués.

Enfin, en continuant cet état de choses actuellement existantes, on arrivera bientôt à la catastrophe du passage de la mer!... Beaucoup de personnes seront noyées!... et plusieurs millions de richesses seront perdus!... Puis, il faudra encore que les Conseillers communaux, comme les habitans, aillent travailler tels que des pionniers pour faire de nouvelles digues à la Mer; en outre, payer environ un million de dépenses,... et toujours conformément au réglement du Syndicat. Songez que les administrés ont un droit sacré pour obtenir justice... Cherchez donc promptement dans vos consciences et dans vos intelligences votre conviction pour demander au Gouvernement, que toutes vos réclamations et délibérations erronées soient rapportées : ainsi vous rendriez service au pays en évitant les plus grands malheurs,... dont vous seriez au moins moralement responsables.

V^or DÉGENETAIS.

*Nota.* — Ce Mémoire a été adressé à la Société Industrielle et à la Société d'Agriculture qui siégent toutes deux à Rouen.

ERRATA.

Au *folio* 26, quinzième *ligne*, lisez 510,000 fr., au lieu de 210,000 fr.; il en résultera que toutes les autres sommes indiquées à la suite devront être augmentées de 300,000 fr.

17

# CHEMINS DE FER.

---

**De leur exécution par l'Industrie particulière,**

*par Jules Seguin.*

---

Mai 1838.

---

PARIS.
CARILLAN-GOEURY, LIBRAIRE,
41, quai des Augustins.
LYON.
BOHAIRE, LIBRAIRE,
Rue Puits-Gaillot.

LYON.

IMPRIMERIE TYPOGRAPHIQUE ET LITHOGRAPHIQUE

DE LOUIS PERRIN,

Rue d'Amboise, 6, quartier des Célestins.

AUX MEMBRES DES COMMISSIONS PARLEMENTAIRES.

# DES
# TRAVAUX PUBLICS EN FRANCE,
ET PARTICULIÈREMENT
# DES CHEMINS DE FER.

L'État demande aux Chambres de l'autoriser à concéder l'exploitation de plusieurs chemins de fer à diverses compagnies, et les commissions parlementaires ont à délibérer en particulier sur la concession du chemin de Paris au Hâvre, réclamée par une compagnie composée de MM. Roy, Aguado, marquis de Las Marismas del Guadalquivir, etc.

MM. le marquis de Las Marismas del Guadalquivir, Roy, Humann, Delamarre soumissionnent une entreprise de 90 millions. A quel titre?

MM. le marquis de Las Marismas del Guadalquivir a-t-il le projet d'aliéner son fief et d'apporter encore à la Bourse quelques-uns de ses châteaux en Espagne?—M. Roy vend-il ses magnifiques domaines pour les transformer en rails et en terrassements?—M. Delamarre va-t-il réaliser en écus son petit papier de billon?

Personne ne le croira. Ces messieurs auront seulement la bonté d'ouvrir leur caisse pour recevoir l'argent du public; en

d'autres termes, ils prêtent leur crédit à l'entreprise, au public, c'est-à-dire à l'État.

Est-ce que l'État a besoin de ce crédit? tout grand et sûr qu'il soit, est-ce que le sien n'est pas plus sûr encore et plus grand? est-ce qu'il n'est pas aujourd'hui la première fortune financière du pays?

Mais, au lieu d'argent, ces Messieurs apporteraient-ils une invention, une idée, une industrie? Certainement, M. le marquis de Las Marismas del Guadalquivir a un génie inventif; M. Humann entend parfaitement la question des transports, et M. Roy a donné des preuves d'une assez grande habileté; mais ni l'un ni l'autre de ces Messieurs n'a inventé les rails, ni découvert le chemin de Paris au Hâvre, ni dessiné le tracé de cette route, ni calculé les pentes et les courbes, ni perfectionné les machines locomotives.

Ainsi, ces Messieurs n'apportent ni un centime sonnant, ni un talent spécial appréciable, ni une valeur quelconque. Qu'apportent-ils donc?

Encore une fois, rien qu'une grande caisse vide que le public sera invité à remplir, en leur laissant le droit de prélever une dîme grasse sur ce qu'il y jettera.

Il y a là un non-sens désastreux. Si les affaires de chemin de fer sont bonnes, pourquoi en livrer le plus clair bénéfice à des hommes qui n'y serviront à rien, ni à personne, ni à l'État, ni aux particuliers? Le crédit de l'État peut se passer de leur garantie, et les particuliers, on a dû le voir dernièrement à la Bourse, n'ont pas besoin d'être encouragés pour donner leur argent à la spéculation. — Si ces affaires sont mauvaises, pourquoi préparer des ruines plus grandes et plus désastreuses par le prélèvement du butin que les financiers font partout? Enfin, si elles sont bonnes sur un point et mauvaises sur l'autre, pourquoi l'État se chargerait-il des frais des parties improductives, en laissant les financiers dévorer le bénéfice de tout le reste

Il est d'ailleurs des questions préalables que tout le monde se fait vainement depuis que ce projet de concession a été porté à la tribune : pourquoi cette précipitation après des retards calculés pendant trois ans? — Pourquoi cette renonciation étourdie ou affectée à l'exécution directe par le Gouvernement, chimère si chèrement nourrie par les Ponts-et-chaussées, et qui les a poussés à étouffer jusqu'à présent, par toutes les subtilités de jalousie armée de l'inertie et de la chicane, l'énergie de l'industrie particulière et les réclamations des besoins généraux? — Pourquoi encore la préférence accordée, je ne dis pas à telle ligne et à tel tracé, mais à cette compagnie, née dans une nuit comme un énorme champignon financier, sans attendre si, sur le projet du Gouvernement, il ne s'en formerait pas une autre qui offrît de meilleures conditions? — Pourquoi enfin, dans l'intérêt de l'omnipotence ministérielle, et pour dépouiller les Chambres de leur droit d'intervention subséquente, offre-t-on à cette compagnie favorisée des conditions de monopole, pendant vingt ou vingt-huit ans, qu'elle ne réclamait point, au lieu d'une condition d'enquête parlementaire sur la nécessité postérieure d'une seconde ligne dans la même direction, la seule qu'elle exigeât et la seule qui réservât tous les droits de propriété et de souveraineté qui appartiennent à l'État?

Je ne toucherai pas à toutes ces questions; elles seront sans doute l'objet particulier de la discussion publique des Chambres qui ne seront pas d'humeur à souffrir qu'on se venge par une supercherie de la solennelle déclaration d'incapacité dont la Chambre des Députés a couronné dernièrement les dissertations confuses du ministère des travaux publics. Mais il en est d'autres qui sont plus spéciales, et sur lesquelles il m'est permis de croire qu'une longue expérience des travaux publics et de studieuses réflexions me permettent d'appeler, Messieurs, votre attention.

Il est trop tard pour coordonner parfaitement les faits à la

logique. — Le pays est trop pressé désormais de voir se réaliser les moyens matériels de prospérité que l'impuissance jalouse et vaniteuse de l'administration lui a refusés avec une obstination longtemps sourde et cachée dans ses voies, mais que le fait dévoile à présent avec une foudroyante évidence. La querelle entre les Ponts-et-chaussées et le génie libre, c'est-à-dire l'esprit d'invention et d'entreprise, ne sort à la fin des cartons officiels que pour nous laisser voir le mal irréparable qu'elle a produit, et pour montrer la France marchant à l'arrière-garde de l'Europe. Il est trop tard pour discuter tout ce qui aurait dû être éclairci avant qu'on pût raisonnablement opter entre les systèmes réellement différents qui peuvent être choisis pour l'exécution des travaux publics : il faut agir. Tâchons que ce soit du moins avec aussi peu d'irrationnalité que possible, et, dans un problême hérissé d'inconnues naturelles, n'en créons pas de nouvelles par complaisance pour le lieu commun.

Avant toute proposition d'un système de travaux publics, le Gouvernement avait à résoudre les questions suivantes. Je les pose parce qu'elles ressortent du langage même des orateurs qui ont pris la défense des projets ministériels dans la dernière discussion. En recourant aux pièces parlementaires, on verra que l'administration est, sur chacune d'elles, dans l'incertitude, je dis plus, dans l'indifférence la plus absolue; on conclura ensuite sur la valeur réelle de ces projets pour lesquels on invitait sans façon la France à dépenser un ou deux milliards.

1° Quels sont les moyens d'assurer une concurrence réelle dans les concessions par adjudication ?

2° Quelle est la limite des droits de l'invention ou de la priorité dans la proposition d'un travail d'utilité publique ?

3° Le Gouvernement reconnaît que l'organisation des Ponts-et-chaussées est imparfaite pour le rôle d'exécution qu'il assignait à ce corps, et il ne dit rien sur les perfectionnements qu'il prétend lui donner; il ne sait pas comment il l'appro-

priera à sa destination nouvelle : il commence par lui confier des travaux auxquels il le déclare impropre.

4° On a fait un bruit terrible de l'agiotage : l'agiotage, c'est une spéculation sur des mots, sur des noms; c'est un bénéfice fait sans travail consommé, sans risque d'argent, enfin sur un capital fictif; c'est la concession aux compagnies financières; c'est tout justement ce que le Gouvernement propose pour le chemin de Paris à Rouen. Le Gouvernement, qui s'est beaucoup servi de la terreur de l'agiotage pour repousser l'adjudication et le génie civil, a donc posé une question dont tout le monde sent la gravité, et il s'est empressé de la résoudre, avec une extrême franchise, en faveur de l'agiotage (1).

5° Les chemins de fer construits par l'État seront-ils à péage ou libres quant au parcours ? s'ils sont libres, comme on semblait le vouloir, comment égaliser les conditions entre les contrées qui auront des chemins libres, c'est-à-dire construits par l'État, et celles qui seront traversées par des chemins à péage, c'est-à-dire construits par des compagnies ?

6° Là où la navigation naturelle peut être perfectionnée, les chemins de fer sont inutiles, au moins temporairement; avec quelle dépense peut-elle être perfectionnée au point de se prêter à toute la vitesse possible, et quelle est cette vitesse dans l'état de la science et de l'expérience? Quelle est aussi la vitesse possible sur les canaux où, comme on le sait, le système de locomotion est sur le point de subir une révolution?

7° Quelle est la proportion utile des pentes de chemins de fer,

---

(1) Il est à remarquer que la plupart des affaires qui ont donné lieu à l'agiotage dont on s'est scandalisé depuis quelque temps, provenaient de concessions du Gouvernement ou de brevets d'invention accordés par lui, qui ne sont, d'après nos lois sur cette matière, qu'un instrument de déception.

d'après ce qu'on a fait en Amérique? Est-elle de trois millimètres, comme le disait d'abord le conseil des Ponts-et-chaussées, ou de cinq millimètres, comme il l'a dit ensuite, ou de huit, comme des ingénieurs habiles l'affirment, ou plus encore, ou moins ?

8° Quelle est la proportion des courbes? Est-ce mille mètres, comme le disaient d'abord les Ponts-et-chaussées, ou cinq cents, comme ils l'ont dit ensuite ? ou bien cinquante, comme l'affirme M. Laignel, d'après des expériences qu'on n'a pas pris la peine de répéter en grand ?

9° Fera-t-on les chemins à deux voies, ou se contentera-t-on d'abord d'une voie, avec des gares plus ou moins prolongées d'évitement ?

La plupart de ces questions ne sont pas seulement de science ou d'art, ce sont surtout des questions d'argent, des questions qui renferment des millions par centaines. Était-il décent de demander à la Chambre un ou deux milliards sans avoir, sur aucune d'elles, une ombre de conviction ou de résolution ?

Il y en a bien d'autres que l'administration ne paraît pas même avoir soupçonnées. Elles ressortiront de la discussion qui va suivre.

## Du capital à dépenser.

Si l'État a besoin du crédit des banquiers, c'est lorsque, menacé de révolutions politiques, sans assiette au dedans, ou sans sécurité au dehors, il craint de voir les particuliers lui refuser leur confiance, parce qu'ils doutent de sa stabilité. Alors il faut bien qu'il se soumette aux conditions des spéculateurs, en position d'être mieux instruits et de recevoir des garanties qu'on ne peut exposer à la publicité; alors ceux-ci le cautionnent, pour ainsi dire, en offrant pour gage aux prêteurs la masse des in-

térêts, indépendants des mouvements politiques, qui se rattachent à leur fortune. Le 19 mars 1815, la maison Laffitte était plus riche et plus solide que la maison de Bourbon.

Aujourd'hui, rien de semblable ne force à recourir aux banquiers; il est inutile de le démontrer, et des révolutions fussent-elles imminentes, chacun sent qu'elles ne menaceraient pas de la banqueroute, et par conséquent qu'elles n'ôteraient rien au crédit de l'État.

De quelque façon qu'on s'y prenne, ce sera toujours l'État, c'est-à-dire le public, qui paiera les chemins de fer. Seulement, par la concession aux compagnies financières, l'État emprunte à un taux d'intérêt qui est bien plus qu'usuraire, car il est inconnu; il emprunte en laissant les Compagnies absolument libres de fixer l'intérêt qu'elles voudront prélever par la vente des actions, et avec la perspective d'un autre bénéfice indéterminé qui résultera de la prospérité des chemins de fer (1). Quant aux chances de pertes, on ne les prévoit pas; mais si les pertes étaient possibles, elles retomberaient, en définitive, sur l'État seul. Pour qu'il en fût autrement, il faudrait que les capitalistes soumissionnaires se fussent interdit la mise en actions de l'entreprise, et qu'ils y consacrassent leur fortune personnelle comme capital inaliénable, ainsi que je le disais en commençant. Or, leur fortune restant parfaitement distincte et indépendante du chemin de fer, il est certain que c'est l'État seul ou le public qui perdrait, si l'entreprise aboutissait à une ruine.

Au lieu de prendre ce long et coûteux détour, nous deman-

---

(1) On doit remarquer, en outre, que l'exécution des travaux par les compagnies anonymes est tout aussi dispendieux que l'exécution par l'État. Si c'était ici le lieu, ce fait serait facile à prouver par le raisonnement, en examinant leur organisation; mais l'expérience est une autre sorte de preuve, et nous l'invoquons.

dons pourquoi l'État n'emprunte pas directement, franchement, et aux excellentes conditions qu'il obtiendrait dans sa situation présente? En sommes-nous encore à tous ces détours de comptabilité, à ces petites bourses particulières que le Gouvernement a faites jusqu'ici, afin de se dissimuler sa dépense, ou de la dissimuler au public?

A la façon dont le ministère a présenté la question financière dans la dernière discussion, il est bien évident, quand on n'aurait pas eu d'autres preuves, qu'il n'avait pas songé sérieusement à l'exécution des travaux publics qu'il réclamait.

En effet, son devis arrivait à douze cents millions, et que proposait-il pour couvrir cette dépense? l'excédant des recettes! la réserve d'une partie de l'amortissement! Et quand on lui démontrait que l'excédant est une fiction, et que toutes ces ressources en espérance n'allaient pas à vingt millions par an, il répondait naïvement qu'il ne lui en fallait pas davantage, et qu'il ne comptait pas tout faire à la fois; ce qui ajournait à cinquante ans l'exécution complète des chemins de fer, commencés pourtant dans toutes les directions à la fois, afin d'assurer pour l'avenir le règne de cet intelligent et prévoyant monopole. Notez qu'en tout cela il n'était nullement question des canaux et des rivières.

Aujourd'hui le ministère s'adresse aux compagnies financières. C'est une très bonne preuve qu'il entend ne pas faire la conversion des rentes; car il est très sûr que tous les rentiers se feraient rembourser pour jeter leur argent dans des spéculations que tout doit leur faire regarder comme plus productives que le grand-livre réduit.

Mais la Chambre des Députés l'entendra-t-elle ainsi, et la volonté parlementaire, qui a déjà fait deux ou trois révolutions de cabinet pour arriver à la réduction, est-elle disposée à s'avouer vaincue, précisément parce qu'il sera clair qu'on se moque d'elle?

On en pensera ce qu'on voudra : mais ce qui est certain, c'est que la concession simultanée des grands travaux publics aux compagnies financières, c'est que la mise en vente publique d'un milliard d'actions produisant en espérance 5, 6, 7 ou 8 pour cent, est la mesure la plus assurée pour pousser les rentiers à demander leur remboursement au moment de la conversion.

Il résulterait de là que, pour ne pas donner directement un milliard à l'industrie, l'État serait obligé de donner deux ou trois milliards aux rentiers qui iraient s'associer aux compagnies financières.

Ainsi, d'une main, l'État emprunterait fort cher indirectement aux compagnies financières, afin de leur prêter indirectement aussi de l'autre main à des conditions onéreuses et avec d'énormes embarras, lesquels aboutiraient enfin à un autre emprunt direct, d'autant plus désavantageux que tous ces mouvements d'argent auraient fait hausser les prétentions des prêteurs particuliers.

Cependant, comment prendre douze cents millions dans la poche des contribuables ? Comment doubler tout d'un coup le budget ?

Cela n'est aucunement nécessaire. Il n'est pas nécessaire d'aller demander de l'argent où il n'y en a pas, là où il y en a peu, puisqu'on vous en offre tous les jours, autant à peu près que vous en voudrez, à 4 et à 5 1/2, comme le prouvent les cours actuels et persistants du 3 et du 5 o/o, au milieu des agitations de la bourse, depuis six mois.

Je propose donc d'ouvrir, pour l'exécution des travaux d'utilité publique, un emprunt à des conditions d'intérêt équivalentes à celles des rentiers du 5 o/o non remboursés.

Si cette puérilité est nécessaire, on affectera au paiement de l'intérêt les produits des voies de communication. Mais cette puérilité a le grand inconvénient de lier l'État à un système de péages, dont il serait bon qu'il restât absolument maître, même

dans l'avenir le plus prochain. Et pourquoi serait-elle nécessaire au fond, puisque, encore une fois, on offre tous les jours à la bourse trois milliards à 4 et à 4 1/4 pour o/o?

## De la Propriété des Chemins.

Il faut que l'État soit, et reste propriétaire des voies de communication, non pas pour des considérations de stratégie ou de politique vague que personne n'a su préciser, mais parce que :

1° C'est lui qui les fera payer le moins cher, comme je viens de le prouver;

2° Parce que, les payant le moins cher, il est celui qui les appropriera le mieux à leur destination, en transportant le plus d'objets ou de personnes au meilleur marché, et le plus vite possible. Il sera content si son capital employé lui rend ce qu'il lui coûte, 4 ou 4 1/2; tandis que les compagnies demanderont aux tarifs et l'intérêt de l'argent, et le bénéfice des actionnaires, et enfin, ou plutôt premièrement, leur bénéfice particulier;

3° Parce que rien n'est arrêté encore dans l'esprit de qui que ce soit sur les questions d'exploitation (1), de péage, de surveillance; parce que ce serait une étourderie de s'engager pour un système irrévocable, dans cet état d'indécision et d'inexpérience;

4° Parce qu'il faut toujours hésiter, dans un pays comme le nôtre, à créer sans nécessité des aggrégations si formidables d'intérêts particuliers, et que la coalition de plusieurs de ces

---

(1) On a pu voir, ces jours derniers, dans les feuilles publiques, le prélude des difficultés qui s'élèveraient si les compagnies avaient le monopole du parcours. Les concessionnaires de roulage de Paris à Orléans réclament d'avance contre ce monopole, et ils affirment, sans trop d'invraisemblance, que la compagnie qui soumissionne ce chemin n'a en vue qu'une exploitation de messageries dictatoriales.

collections artificielles pourrait avoir de fâcheux résultats industriels et commerciaux; parce que même, sans supposer la coalition, il suffirait, non pas même de la révolte, mais de l'inertie de quelque compagnie propriétaire sur une ligne centrale pour placer l'État dans l'obligation ou de souffrir un despotisme commercial, ou de prendre des mesures d'expropriation, qui, bien que fondées sur l'utilité publique, auraient cependant les plus désastreuses conséquences morales;

5° Parce que si l'État ne possède pas, il sera forcé de faire autant de tarifs qu'il y aura de lignes et de compagnies, puisque les probabilités de l'activité du parcours ne sont pas identiquement les mêmes sur deux points différents; parce que la diversité des tarifs est une des conditions qui peuvent diminuer le plus les avantages des chemins de fer, surtout pour la circulation des marchandises, comme cela est prouvé par l'expérience toute flagrante des canaux (1);

6° Parce que, même possédés par des compagnies, les chemins de fer obligeront l'État à se charger des frais et de l'embarras d'une surveillance d'entretien, de parcours, de sécurité publique; que, de cette surveillance des compagnies, il y a très peu loin à la surveillance d'un parcours libre et réglé par l'administration publique; et que tout ce qu'on a dit de l'impossibilité d'administrer un matériel immense tombe devant cette simple idée d'un parcours libre pour les particuliers ou les entreprises, à des heures et avec un matériel simplement approuvés par les agents de l'autorité; parce qu'enfin, de tous les systèmes,

---

(1) M. Vallée, ingénieur en chef des Ponts-et-chaussées, démontre avec la plus frappante clarté, dans une de ses judicieuses brochures, que la diversité des tarifs a rendu à peu près inutiles pour la grande circulation commerciale, les canaux construits à si grands frais, et qu'ils seront inutiles aussi longtemps que cette diversité existera.

le plus compliqué est celui qui admet que l'État sera obligé à tous les soins d'une perception fiscale sur les transports d'une compagnie propriétaire du chemin, système qui double sans utilité le personnel de surveillance, et qu'on admet pourtant sans difficulté dans les entreprises exécutées ou en projet.

Ceux qui parlent des difficultés de l'administration des chemins par l'État se font-ils une idée de ce que deviendraient les communications générales coupées sur tous les points en petits tronçons soumis à des lois différentes? Comment un ballot qui aurait à traverser la France se verrait soumis à des pesages succesifs pour subir des tarifs innombrables? Comment l'État parviendrait à surveiller assez attentivement tous ces petits gouvernements en commandite ou anonymes, pour les empêcher d'usurper sur les droits du public, de favoriser telle ou telle exploitation industrielle et de créer ainsi des monopoles par des voies indirectes? On félicite l'Assemblée Constituante d'avoir détruit les lignes de douanes intérieures : remettre aux compagnies la propriété des chemins, ce serait réorganiser ces douanes à toutes les barrières de péage.

Enfin, entrons dans la nature des choses. Les bénéfices des chemins comme ceux des canaux sont de deux sortes. Les premiers immédiats, ce sont les droits de péage ou de parcours; les autres indirects, c'est l'accroissement de la prospérité publique par l'activité générale des rapports et des communications.

Les premiers, limités par en haut et par en bas : par en haut, si les tarifs sont trop élevés, par en bas s'ils sont trop faibles. C'est dans cette limite étroite que l'intérêt des compagnies doit se mouvoir, en ne consultant jamais que cette base, en laissant absolument de côté, sans s'en inquiéter jamais, les bénéfices de l'activité et de la prospérité générales. Dira-t-on que toujours les deux intérêts sont d'accord, qu'ils sont inséparables? Le raisonnement ferait facilement justice de cette assertion; mais il y a une raison qui vaut toutes les autres, et qui les résume : c'est l'ex-

périence. Consultez l'expérience des canaux, et voyez le Gouvernement forcé, après avoir inutilement sollicité de toute manière l'obstination des compagnies, d'arriver, contre presque toutes, à des projet d'expropriation, ou à des menaces équivalentes ? N'a-t-on pas voté, la semaine dernière, l'ajournement d'un canal reconnu, depuis longtemps, indispensable, jusqu'à ce qu'il convienne aux propriétaires du canal du Midi de changer leur tarif? Et pourtant où trouverez-vous une compagnie plus riche et plus éclairée?

Ainsi, les deux intérêts sont naturellement hostiles, et c'est pour cela que vous livreriez, à l'intérêt privé, l'intérêt public garrotté et sans protection.

Si cette hostilité n'est pas manifeste encore à tous les regards, faut-il s'en étonner? Et se figure-t-on que l'avenir, dans les complications auxquelles donneront lieu les communications nouvelles, ne fera pas naître mille combinaisons où elle éclatera avec une terrible évidence? Il n'existe jusqu'ici que deux lignes de fer en exercice : l'une sert à un parcours de plaisance et de promenades aux portes de Paris; l'autre, celui de Saint-Étienne, calculé dans des prévisions tout opposées à celles qui se réalisent, est, depuis quatre ou cinq ans, le théâtre d'une guerre ardente, dont Paris n'a rien su, parce que le bassin houiller qu'il dessert était resté en dehors de la spéculation active et dans la possession d'intérêts isolés et sans cohésion. Mais cette guerre deviendra bientôt retentissante, si ce tarif de concession n'est pas changé; et c'est ici qu'on peut voir quel danger il y a d'enchaîner l'avenir par les probabilités du présent. Le cahier des charges, calculé dans la prévision du transport exclusif des marchandises lourdes, de la houille, et non des voyageurs, se trouve aujourd'hui insuffisant; mais si les résultats espérés du transport des houilles n'ont pas été obtenus, le chemin vivra et prospérera par les voyageurs, auxquels on n'avait pas pensé et dont la circulation a, par sa construction, non pas doublé ni triplé, mais plus que décuplé,

et dont ce décuple triplera encore quand le chemin sera accommodé à sa destination nouvelle.

En attendant, il faut que l'État se débatte dans les entraves de la concession précédente, après avoir déjà modifié le tarif primitif et porté de 9 8/10 à 14 le prix du transport à la remonte (modification devenue elle-même inutile à la Compagnie, et dont elle ne se prévaut pas), il faudra qu'il cède encore aux réclamations universelles, et, en même temps, qu'il se soumette aux exigences des propriétaires actuels. N'ont-ils pas pour argument décisif la faillite du chemin voisin, de Roanne à Saint-Étienne? Comment l'intérêt général sera-t-il respecté dans cette bataille, où personne ne trouve un profit direct à le défendre!

## De l'Exécution des Travaux publics.

L'intérêt personnel n'est pas une loi morale que je veuille proclamer; c'est une base de calcul que j'adopte parce qu'elle est généralement vraie. Si on la conteste, je n'ai plus rien à dire : nous ferions un roman platonique, et quelque penchant qu'on puisse avoir pour l'idéal, ce serait, sur ce sujet, une poésie trop éthérée, trop fantastique, et un plaisir beaucoup trop cher

Louer la science, la probité du corps des Ponts-et-chaussées, c'est un lieu commun. Il n'y a personne en Europe, dans le monde entier, qui ne rende à la supériorité de ce corps l'hommage qu'elle mérite, personne que lui-même peut-être, que lui qui s'abaisse ou qu'on abaisse depuis longtemps à une rivalité sourde et sans dignité contre ce qu'on appelle le génie civil, ou l'esprit d'entreprise.

Pourquoi cette lutte? Les deux forces ne sont pas seulement inégales, elles sont de nature différente et d'essence opposée.

Les corps, les collections, les associations n'inventent jamais rien : ils maintiennent, ils conservent. C'est l'individu qui in-

vente et qui perfectionne. Or, le mobile de l'individu, c'est l'intérêt personnel. Ce qui rend le corps des Ponts-et-chaussées inapte à l'exécution des travaux publics, c'est donc d'abord le défaut d'intérêt personnel.

C'est, secondement, l'incapacité, l'inexpérience, si l'on veut, d'une partie importante de l'exécution, celle des transactions commerciales.

C'est enfin le défaut de liberté individuelle dans l'action.

Quoiqu'il semble qu'il n'y ait plus rien à dire sur ce sujet, il est d'une telle importance, il est si fondamental, que je dois le traiter dans tous ses détails.

### 1° *Absence d'Intérêt personnel.*

L'ingénieur du Gouvernement n'est nullement intéressé à la prospérité de l'entreprise dont il exécute les travaux; que cette entreprise donne 5 ou 10, ou 100 pour o/o de bénéfices, sa réputation dans le corps dont il fait partie, ou dans le monde, n'en sera ni plus grande ni plus faible. Ce qui lui fera honneur, c'est la beauté monumentale des travaux, c'est la difficulté vaincue, c'est une solidité granitique qui provoque l'étonnement même de la foule.

Or, tous ces mérites sont d'énormes défauts dans la construction des voies de communication.

La solidité n'a ici qu'un mérite relatif à la durée nécessaire, et cette durée n'est pas infinie, elle paraît même très bornée quand on réfléchit à l'activité toute nouvelle qui va se répandre et déplacer probablement beaucoup de centres de populations et d'affaires.

La solidité n'a qu'un mérite relatif au capital employé et aux intérêts composés de ce capital. Ainsi un ouvrage très peu solide, très imparfait, qui aura coûté dix millions, s'il ne doit pas coûter cinq cent mille francs d'entretien ou de réparations

annuels, vaut autant, vaut plus qu'un ouvrage monumental qui aurait coûté vingt millions à construire.

Enfin, comme la grande difficulté en ce moment, et dans un avenir indéterminé, sera d'avoir autant de chemins de fers qu'il en faudrait, puisqu'il en faudrait partout, tout chemin de trente lieues où l'on dépense un tiers de solidité et d'argent au delà du strict nécessaire, vole à la France et à quelque partie du territoire dix lieues de chemin de fer.

C'est le strict nécessaire qu'il faut atteindre; et comment l'atteindre avec l'organisation actuelle des Ponts-et-chaussées? où est la garantie du public? où est même la garantie du corps contre ses membres?

Quoi! on prend des précautions multipliées de contrôle, de responsabilité, de juridiction pour prévenir quelques vols honteux, qui ne sont pas prévoyables d'un personnel où l'honneur est traditionnel, où la probité est un esprit de corps, et l'on ne cherchera pas à se garantir de cette effroyable dilapidation constituée dans l'essence même des choses, organisée en quelque sorte par l'État lui-même et contre lui? Quoi! on ne verra pas à la fin que, par amour de bien faire, de mieux faire, les ingénieurs engloutissent dans chaque travail public des millions par centaines?

Plutôt que de laisser au calcul des probabilités un millième de chance contre la solidité, contre l'éternité de son travail, l'ingénieur triplera, quadruplera les forces, c'est-à-dire l'argent. Il prodiguera la maçonnerie, le granit, la fonte, le fer; il construira des pavillons de marbre, là où une cabane de planches aurait suffi pour abriter un buraliste; et pourquoi agirait-il autrement? Est-ce pour lui qu'il travaille? n'est-ce pas pour le pays qu'il élève cet impérissable monument? Que lui en coûte-t-il? une lettre à l'administration, quand il est au bout de la somme allouée. Et qu'en coûte-t-il à l'administration? une demande de crédit aux Chambres.

Est-ce que j'invente? est-ce que je fais autre chose que raconter ce qui se passe depuis seize ans pour les canaux, pour les ponts, partout? Et si l'administration des Ponts-et-chaussées réclamait, n'ai-je pas à citer en foule des faits qui, je le dis crûment, lui fermeraient la bouche?

En vérité, toute contestation sur ce point serait, de la part de l'administration, un abus de la discrétion de convenance réclamée toujours par des détails où sont mêlés des noms propres. Cette discrétion, je me l'impose ici, comme se la sont imposée à la tribune MM. Berryer, Arago, Duvergier de Hauranne. Mais, si l'on provoquait la vérité, si l'on niait mes conclusions générales en demandant les faits, les faits répondraient, et j'espère qu'ils ne laisseraient rien à répliquer.

En attendant, que l'on compare les résultats généraux de l'exécution par les Ponts-et-chaussées et par l'industrie privée. Que l'on examine à quel bon marché l'industrie privée a fait descendre la construction des ponts suspendus, son œuvre exclusive; que l'on compare les frais et les interminables lenteurs du pont de Bordeaux, par exemple, avec le pont de Fribourg, travail merveilleux de hardiesse et d'économie dû à M. Chaley, ou (s'il est permis de se citer soi-même), avec le pont de Beaucaire. Mais voici qui sera plus frappant : que l'on compare le pont de Fribourg et le pont de la Roche-Bernard, exécutés par le même ingénieur; mais le premier, librement et à ses périls et risques, et le second, sous la direction et la responsabilité des Ponts-et-chaussées! Qu'on les compare et pour la beauté monumentale, et pour l'économie et pour la rapidité de construction! En vérité, pourquoi discuter, quand l'expérience se charge d'une démonstration écrasante?

## 2° *Inexpérience des Affaires.*

Ce sont encore les faits qu'il faut invoquer ici, consultons-les Je lis, dans l'exposé des motifs du projet de concession pour le

chemin de fer de Saint-Germain, l'évaluation officielle des dépenses totales, terrains et constructions compris, cette évaluation est de 3 millions 900 mille francs, elle fut donnée à la tribune par le ministre, comme vérifiée par l'administration, et il fallait bien qu'elle fut vérifiée, puisque les tarifs devaient être calculés sur le capital qui serait dépensé.—Plus tard, les Ponts-et-chaussées renoncèrent à cette évaluation et en fixèrent une autre, mais ce fut pour commettre une nouvelle erreur. Et quelle est cette erreur? Elle est de 1 à 8, rien que cela.

En effet, le chemin de Saint-Germain n'est pas terminé, et les gens bien instruits disent déjà qu'il coûtera 15 millions; première erreur de 1 à 4. Et, d'un autre côté, les tarifs ont été si bien calculés sur la circulation probable, qu'avant l'exercice complet du chemin, le public persiste, depuis un an, à donner à ses actions une valeur de plus de cent pour cent. Nouvelle erreur, qui double la première. En tout, erreur de 800 pour cent.

Les évaluations officielles pour les chemins de fer de Versailles renferment des erreurs non moins graves, et ces travaux, estimés 4 millions environ par les Ponts-et-chaussées, coûteront, les compagnies le savent déjà, bien près de 12 millions, si ce n'est plus.

L'exemple des canaux n'est pas usé, tout vieux qu'il soit. Le devis primitif était de 128 millions; ils en ont coûté près de 300, et ne sont pas finis.

C'est que les travaux publics renferment deux parties très différentes : les calculs de l'ingénieur, ceux de l'homme d'affaires. Or, le génie des affaires n'est pas naturel à tous les hommes; c'est une faculté distincte, c'est une vocation spéciale. Comment serait-elle le partage d'un corps entier et de tous ses membres?

Et remarquez que cette faculté, qui se compose de la rapidité et de la justesse du jugement, de la promptitude de la décision, de l'obstination de la volonté, de la connaissance de l'homme, se

perd si elle n'est pas exercée. Et comment et sur quoi les ingénieurs du Gouvernement l'exerceraient-ils jusqu'au moment où, pour la première fois, ils sont chargés de l'exécution d'un grand travail? est-ce à l'École polytechnique? est-ce à l'École des Ponts-et-chaussées? est-ce même dans l'accomplissement des fonctions habituelles d'ingénieurs ordinaires, d'ingénieurs en chef, ou d'inspecteurs?

Mais en les supposant naturellement doués du génie des affaires, en supposant qu'ils eussent exercé cette faculté native, je dis qu'il leur est impossible de l'appliquer dans les conditions forcées de leurs fonctions.

### 3° *Défaut de liberté d'action.*

Comme les ingénieurs dépensent l'argent du public, et qu'ainsi l'État est sans aucune garantie pour le fonds, l'administration a dû vouloir garantir, par des formes rigoureuses, leur intégrité contre les soupçons malveillants. Personne ne proposera de détruire cette garantie, et eux-mêmes n'y consentiraient pas. Mais que résulte-t-il de ces formes compliquées? Une cherté exhorbitante dans toutes les transactions, l'inopportunité dans tous les marchés, une difficulté et une lenteur de mouvements, dont les retards se paient toujours par des sacrifices d'argent.

Tous ceux qui contractent avec l'administration, sachant bien que, s'il s'élève des difficultés, c'est l'administration qui les tranchera; sachant qu'ils tombent sous une justice que, par conséquent, ils regardent comme partiale; sachant qu'ils ont, dans tous les cas, à traverser, pour être payés, la filière d'une comptabilité compliquée, escomptent ces inconvénients et les font payer tout ce qu'ils valent, si ce n'est plus. Opposera-t-on que les marchés se font par l'adjudication, je répondrai qu'on n'a pas encore trouvé le moyen de rendre réelle la concurrence, et qu'elle devient de plus en plus fictive. Un entrepreneur particu-

lier, au contraire, est libre de choisir ses contractants, son heure et ses conditions pour conclure, et il n'est pas mis en dehors de la loi commune, car, en cas de procès, il ne sort pas de la loi commune. Si on lui oppose une coalition, il s'attachera à la diviser par l'appât de l'intérêt personnel, ou bien il retardera son marché.

Si un fournisseur exécute mal ses conditions, il n'a pas besoin, comme l'ingénieur du Gouvernement, de faire casser une adjudication, de parcourir une chaîne infinie de juridictions pour obtenir qu'elle soit annulée, et de suspendre les travaux jusqu'à ce qu'une autre soit autorisée; il laisse là cette fourniture, fait un nouveau marché, et continue le travail en attendant un procès qui, quelle qu'en soit l'issue, ne portera pas du moins à l'entreprise un préjudice indirect cent fois plus grave que le fond de la contestation.

Garrotté par toutes les précautions administratives, l'ingénieur du Gouvernement ne peut donc rien faire en temps opportun, rien faire au meilleur marché; il ne peut rien changer au moindre détail du plan primitif, quoiqu'il survienne d'imprévu en cours d'exécution, sans obtenir des sanctions qui arrivent toujours trop tard; il ne peut ni profiter des occasions et des chances favorables, ni reculer devant les mauvaises; et souvent, pour une légère dépense qu'il n'a pas pu faire à temps, faute d'autorisation, il laissera l'intempérie des saisons causer des préjudices énormes aux travaux commencés.

Encore une fois, tous ces inconvénients sont inévitables, à moins qu'on ne veuille placer les ingénieurs de l'État dans cette situation qu'aucun homme délicat n'acceptera jamais, de pouvoir être soupçonné sans avoir en main la preuve de son intégrité.

---

J'ai négligé tous les arguments qu'on pourrait emprunter à l'organisation actuelle, mais réformable des Ponts-et-chaussées; je n'ai signalé aucun des vices contre lesquels des réclamations se sont élevées du sein même de ce corps et par l'organe des plus éclairés de ses membres; j'ai admis pour corrigé tout ce qui peut l'être, quoiqu'il n'y ait pas plus raison de l'espérer pour l'avenir qu'on n'en avait dans le passé. Et, par exemple, cette distribution systématique du personnel qui donnait à l'illustre Fresnel l'inspection du pavé de Paris, comme le disait M. Arago, et qui fait que chacun des travaux qui sont confiés aux ingénieurs est toujours pour eux une expérience nouvelle, et que tous font ainsi une suite de coups d'essai dont l'État porte les risques ou plutôt les frais, car il n'est pas de risques de cette nature qu'on ne puisse couvrir avec une accumulation de forces superflues, c'est-à-dire d'argent.

Je n'ai étudié que la nature générale et immuable des choses; et j'en tire cette conséquence que les Ponts-et-chaussées ne sont pas propres à l'exécution des travaux publics.

Mais quel est donc leur rôle? ne sont-ils bons à rien? La science est-elle donc inutile, et serait-ce vainement que tant de lumières seraient réunies dans ce corps exceptionnel?

Le rôle des Ponts-et-chaussées est immense dans l'avenir qui se prépare, s'il veut s'y renfermer, s'il ne l'abdique pas pour lutter contre l'activité de l'industrie particulière, contre la promptitude des expédients que découvre toujours la sagacité de l'intérêt personnel.

Ce rôle est celui d'une haute magistrature chargée de protéger l'intérêt de l'État et la propriété publique; de préparer tous les projets, les plans, les tracés de travaux, et d'en surveiller l'exécution dans les conditions imposées. Cette direction supérieure et en quelque sorte providentielle, cette combinaison des

détails et cette conduite de l'ensemble n'est-elle pas la véritable mission de la science et de la probité ?

Toute prétention au delà, ou plutôt au dessous, ne conduirait les Ponts-et-chaussées qu'à une suite d'échecs et de défaites comme celles qu'il éprouve sans cesse depuis longtemps, et qui seraient à la fin de nature à rendre contestable son utilité et même sa science.

L'ère des monuments est passée; il n'est pas un des grands travaux que la nation espère ou désire qui n'ait pour conditions premières l'économie et la rapidité de l'exécution. L'industrie privée satisfera toujours mieux à ces conditions, qu'un corps dont les membres sont, par la discipline, privés de spontanéité, et par leur désintéressement du résultat, privés du mobile le plus puissant sur le cœur de l'homme; mieux qu'un corps qui, pour l'action la moins importante, est forcé d'attendre la pression d'une foule de ressorts administratifs externes.

Les Ponts-et-chaussées pouvaient être chargés de l'exécution sous le pouvoir absolu : ils ne peuvent plus l'être sous un régime représentatif.

## De la Concession directe et de l'Adjudication.

Est-il besoin d'attaquer le système de la concession directe, quand on voit ce qui se passe depuis quelque temps? quand on écoute ce qui se dit ? quand on lit ce qui s'écrit? Le Gouvernement, les Chambres, la presse accusés de vénalité, et cela sans que l'invraisemblance choque le jugement public! Des associations nées en une nuit, et assez colossales pour qu'on les croie en mesure d'opérer cette corruption universelle! Des soumissions de quatre vingt-dix millions niées à la tribune par un ministre, prouvées à l'instant même par les intéressés!

Mais qu'importent tous ces bruits? Si le Gouvernement est laissé libre de choisir, pourquoi ne choisirait-il pas suivant des convenances qu'il est impossible et, de plus, très utile de discuter?

On ne dit rien, on ne peut rien dire en faveur de la concession directe qui est le régime de la corruption, de la partialité, de la dilapidation, sinon qu'il ne faut pas dépouiller les inventeurs de projets.

Mais qui donc peut se flatter d'inventer la route de Paris au Hâvre, ou de Paris à Marseille? Et s'il s'agit de nivellements et d'un tracé, qui ne s'empressera pas de les faire sur la parole confidentielle d'un ministre? Si enfin il s'agit d'une constitution de société financière, qui osera parler d'une souscription sans avoir obtenu cette parole confidentielle? Ne serait-il pas assuré de voir quelqu'un ouvrir une souscription rivale ayant, dès l'abord, sur lui cet avantage décisif?

Ainsi, à ce que nous avons dit des compagnies financières comme instrument coûteux d'exécution et comme aliment d'agiotage, il faut ajouter que, par la concession directe, elles deviennent un moyen de favoritisme effronté, et de vénalité sans limites.

On répond à toutes ces vérités incontestables que l'adjudication n'est point un moyen d'obtenir la concurrence réelle, mais de provoquer une coalition des intérêts particuliers contre l'intérêt public.

Cette objection est malheureusement fondée dans le plus grand nombre des cas. Mais nous pensons avoir trouvé, pour les lignes de chemins de fer, un système qui la détruit, et qui rétablit la sincérité de la concurrence, ou du moins qui met complètement à couvert l'intérêt général.

## Système nouveau d'adjudication.

Il consisterait à fractionner les grandes lignes en un nombre de parties aussi inégales qu'on le voudrait, mais dont chacune comprendrait, autant que possible, la même nature de terrain et de travaux.

Ces parties seraient adjugées séparément sur un cahier des charges dressé par l'administration; l'exécution serait donnée au rabais, sur une mise à prix qui, n'étant pas couverte, laisserait le Gouvernement libre d'aviser.

Après cette opération, on adjugerait l'ensemble de la ligne entière sur une mise à prix qui serait la moyenne de toutes les adjudications partielles.

Le cahier des charges porterait pour les adjudicataires, ou de l'ensemble ou des parcelles, l'obligation d'entretenir, pendant vingt-cinq ans, à tant par kilomètre et par année, sous la surveillance des Ponts-et-chaussées, le cautionnement restant déposé pour garantie. Ce cautionnement serait lui-même du dixième de la mise à prix.

## Résultats de ce Système.

Il ne diffère pas essentiellement de ce qui se fait aujourd'hui dans les adjudications ou dans les travaux exécutés en régie (1),

---

(1) On verra, dans l'article du projet placé aux *Notes* (note A), le mode suivi pour le paiement partiel des travaux. C'est identiquement celui qui est usité aujourd'hui pour les travaux en régie, et je le dis afin de répondre d'avance à l'objection qui le considérerait comme impraticable par sa complication. En fait, rien n'est plus simple, et une expérience dix mille fois répétée est la meilleure démonstration.

et pourtant il crée une concurrence bien réelle, et place l'État dans cette excellente situation de ne concéder que ce qu'il voudra, et en connaissance parfaite de ce qu'il aliène.

Toutes les suppositions de coalitions tombent devant cette faculté qu'aura le premier venu de soumissionner une partie quelconque de la ligne, et de briser ainsi un complot financier, dont les moyens de corruption seront strictement limités par la mise à prix. Ce sera au Gouvernement à fixer sagement cette limite par des enquêtes préparatoires qui dissipent l'obscurité, le vague, l'indécision où il est encore sur les questions les plus capitales, ainsi que je l'ai démontré plus haut ; ce sera aux Ponts-et-chaussées à rendre, par une énergique application de leur science, ce service qui sauvera à l'État plus de millions qu'ils n'en ont dissipé jusqu'ici dans des entreprises auxquelles ils n'étaient pas propres.

On sera frappé surtout de l'avantage que ce mode d'adjudication offre aux talents spéciaux, et de la supériorité que les ingénieurs habiles et actifs prennent dès l'abord sur les grandes caisses de la finance, jusqu'ici seules concurrences réelles.

L'habileté dans les travaux de communications publiques, c'est la rapidité et l'économie de l'exécution, on ne peut trop le répéter. Or, comment la finance lutterait-elle, sous la loi préalable et absolue d'une mise à prix, contre les rabais d'un ingénieur qui porte en lui le succès de son entreprise, et dont le talent, l'activité, la hardiesse valent des millions.?

Si les grandes compagnies prétendent au monopole par la diminution des frais sur l'ensemble de la ligne, l'ingénieur habile ne trouvera-t-il pas un auxiliaire puissant dans les propriétaires riverains de la ligne, qui tous ont un intérêt autre que celui de l'argent placé à l'exécution du chemin ? N'établira-t-il pas ainsi une concurrence formidable aux grandes caisses par la soumission des parcelles ? et si les compagnies l'emportent encore, ne sera-ce pas parce qu'elles possèderont, outre la supériorité des

capitaux, l'égalité au moins de talent parmi les ingénieurs qu'elles emploieront, et enfin, toute cette concurrence n'aboutira-t-elle pas à des rabais sur le prix d'exécution dont l'Etat profitera, en définitive?

## Autre Résultat très important.

Ce résultat, c'est la destruction de l'agiotage.

L'État, en obligeant les compagnies, auxquelles il concède les chemins de fer, à se former en sociétés anonymes, va directement contre ce but; car il ôte aux actionnaires la garantie qu'ils avaient cru trouver dans la responsabilité des hommes qui se sont mis, le premier jour, à la tête de l'entreprise, et dont le nom a pu entraîner beaucoup de souscriptions. Cette combinaison est inconcevable, tant elle est contradictoire avec tout ce qu'on a paru désirer publiquement; j'en cherche inutilement l'explication, et je ne la trouve que dans une complaisance coupable pour de grands noms qui ne seraient pas fâchés de disparaître dans de certaines hypothèses.

Tout homme qui a réfléchi est bien convaincu que, pour tuer l'agiotage, les moyens directs sont impuissants. Le fond de l'agiotage, sa cause virtuelle, c'est la cupidité exploitant la folie. Prétend-on guérir ces deux maladies humaines par des textes impératifs? Empêchera-t-on les niais de s'infatuer d'une spéculation qu'ils croient bonne, qui est bonne peut-être, qui fera naître une fureur de jeu d'autant plus ardente, qu'elle sera meilleure? En effet, plus une valeur industrielle sera sûre et positive, plus l'exagération s'y attachera et sera tentée de lui attribuer une valeur fictive. La mesure finale qu'on serait amené à prendre ce serait de chasser les joueurs de la Bourse. Alors on jouerait dans la rue, sous les parapluies.

Les remèdes indirects sont les seuls puissants, parce qu'ils s'adressent à la nature des choses. L'un des plus décisifs, c'est

de mettre la spéculation sous les yeux des spéculateurs ; c'est de les placer en position de la juger, d'en calculer la valeur, et de s'y attacher en connaissance de cause. Une seule expérience de la valeur réelle des affaires industrielles leur sera plus utile que cinquante sermons parlementaires contre l'agiotage.

C'est justement ce qui aura lieu par le fractionnement des lignes. Les riverains deviendront, pour la plupart, soumissionnaires ou associés dans les adjudications, et ayant, par leur position, un autre intérêt que celui du bénéfice direct, ils pourront produire des soumissions à si bas prix, que les grandes compagnies de finances n'auront plus aucune tentation de lutter contre elles (1).

Ainsi, l'exécution par l'argent de l'État ne combattra pas, comme on aurait pu le craindre d'abord, la tendance manifeste du pays à l'association industrielle. Ce mode organise seulement l'association ; il la règle, il l'éclaire et la discipline, tandis que les compagnies financières ne peuvent que la pervertir en jetant confusément, dans ce grand tourbillon de la Bourse, de nouveaux et énormes aliments d'agitation et de désordre.

C'est aux hommes préoccupés surtout du côté moral de la question que je signale cette perspective particulière.

## De l'Expropriation.

Si le Gouvernement veut réellement l'exécution des voies de communication que le pays réclame à grands cris, ce qu'il peut

(1) Un ingénieur en chef de Ponts-et-chaussées, M. Vallée, dont j'ai déjà cité les judicieuses publications, a cherché aussi les moyens de former des compagnies intéressées, qu'il appelle *exécutantes*. Il me semble que celui qu'il propose est bien compliqué et n'atteint pas sûrement le but.

faire, ce qu'il doit faire de plus utile, ce qui est à la fois et le plus facile et le plus pressant, c'est un amendement à la loi d'expropriation pour cause d'utilité publique.

La loi actuelle, en effet, par un seul mot, met un intervalle d'un an et plus entre la détermination d'une ligne et le premier coup de pioche à donner.

Ce mot, qui était dans la loi de la Constituante, a été, ce me semble, mal interprété. L'expression *indemnité* PRÉALABLE, signifiait seulement que le propriétaire exproprié ne devait courir aucune des chances d'un paiement postérieur à sa dépossession; en sorte qu'il risquât d'être à la fois dépossédé et non payé.

Ce principe est juste; mais doit-il avoir pour conséquence de retarder la prise de possession si la déclaration d'utilité publique a constaté l'urgence de l'intérêt général, et l'État, qui représente le droit social, doit-il attendre qu'un propriétaire de deux toises de terrain ait parcouru toutes les séries des formalités judiciaires pour exercer ce droit suprême, ou plutôt (car c'est à cela que tout se réduit quand *l'utilité publique* est déclarée) doit-il souffrir qu'un individu spécule sur le besoin général, par la menace d'un retard ruineux?

Non, certes, et il y a un moyen bien simple de prévenir cette spéculation, qui est un des obstacles les plus désastreux qui s'opposent aux grands travaux publics, sans attenter aux droits sacrés de la propriété.

Ce moyen, c'est de faire suivre immédiatement la déclaration d'utilité publique d'une expertise d'après laquelle l'acquéreur sera tenu au *dépôt préalable* de l'estimation. Si l'estimation est agréée par le propriétaire, tout est terminé; si elle est contestée, le procès s'entame régulièrement, mais l'entrepreneur entre en possession immédiate et commence les travaux. Quel inconvénient peut-il résulter de ce procédé?

Est-ce que les jurés d'estimation seraient suspects de partialité en faveur de l'entrepreneur? Ce sont des propriétaires indirecte-

ment, mais très certainement intéressés à donner aux immeubles expropriés une valeur exorbitante. Et même, on peut affirmer que cette composition actuelle du jury ne sera pas longtemps supportée quand on aura expérimenté combien sa partialité nécessaire coûte à l'État et nuit aux intérêts généraux par le haut prix auquel elle fait monter l'exécution des travaux d'utilité publique. Dans la supposition où nous nous plaçons, de l'exécution par l'industrie particulière, sur un prix arrêté avec l'État, la nomination du jury d'estimation par l'administration, et la fixation définitive de l'indemnité par les tribunaux ordinaires, n'auraient aucun inconvénient notable, et protégeraient mieux la sincérité de l'évaluation (1).

Pour aujourd'hui, tout ce que le temps permet de faire, c'est une loi de dix lignes sur l'interprétation du mot *indemnité préalable*, qu'il faut expliquer ainsi : *dépôt préalable d'une indemnité* équitablement déterminée. Cet amendement donnera au pays, sur toutes les lignes projetées, les chemins de fer qu'il attend, dix-huit mois plus tôt qu'il ne les aurait eus sans lui.

Dans l'état présent de la loi, le système d'adjudication au rabais que je propose, oblige le Gouvernement à se charger de toute la tâche de l'expropriation. L'adjudication sera donc faite à condition qu'il livrera tous les terrains rendus nécessaires par son propre tracé.

---

(1) Cette matière de l'expropriation étant très grave, et, à mon avis, très mal jugée, en général, je place à la fin de cet écrit (note B), quelques réflexions sur un *projet de loi générale*, sur lequel j'appelle l'attention des hommes spéciaux. J'ai cherché à simplifier la question en n'oubliant pourtant aucun de ses termes.

# RÉSUMÉ.

Je crois avoir suffisamment développé les diverses parties d'un plan qui n'aurait pas eu besoin de si longues explications, si des points de vue systématiques, auxquels chacun a dû se ranger, suivant ses propensions politiques ou ses intérêts personnels, n'avaient faussé presque généralement les idées les plus simples et les plus étroitement liées à la nature des choses.

C'est la nature réelle des choses que je me suis attaché à étudier, et rien de personnel ne pouvait m'en distraire; car, si j'avais un intérêt ici, ce serait celui des travailleurs et du travail intelligent, et il n'y a rien là qu'on doive renier ni qui puisse égarer le jugement.

Ainsi, dans ma profonde conviction de citoyen, l'État doit fournir le capital des chemins de fer, parce qu'il peut seul le fournir à de bonnes conditions; parce qu'il doit rester propriétaire de ces lignes de communications dont l'avenir est encore inconnu.

Ainsi, dans ma profonde conviction d'ingénieur et d'homme d'industrie, le génie libre et l'association particulière doivent exécuter les travaux, parce qu'ils les exécuteront plus vite, plus économiquement, en répandant sur le pays une féconde ardeur de travail, en attribuant au talent une valeur publique, authentique, formelle, que la spéculation a jusqu'à présent usurpée et absorbée; enfin, en traçant un lit régulier à ce torrent de l'agiotage, qui peut tout fertiliser si l'on sait s'en emparer et le diriger.

Quand je cherche ce qu'on peut opposer à ce système, je trouve bien des amas de phrases toutes faites, convenues, et depuis longtemps en circulation, soit pour défendre l'agiotage,

organisé sous l'enseigne des noms les plus fastueux, soit pour réclamer en faveur de la dictature des bureaux ministériels le droit exclusif, le droit inaliénable des Ponts-et-chaussées de remuer toutes les pierres et tous les terrains de la France, dès qu'il s'agit d'un travail public.

Mais il me semble que ces banalités se sont bien usées à force de courir de bouche en bouche, et la dernière discussion de la Chambre a dû les jeter hors de la circulation.

Sans doute, outre les phrasiers d'habitude, ce plan aura contre lui, et les financiers, qui voudraient bien prélever, sans risque et sans travail, un énorme profit sur la prospérité industrielle de la France, comme ils ont prélevé une dîme sur ses désastres; et les serviteurs du pouvoir, qui ne seraient pas fâchés de voir s'élever les colonnes d'un second budjet, d'un second milliard, et créer un second Gouvernement, celui des chemins de fer, où ils sauraient bientôt entrer. Mais les Chambres! les Chambres, qui doivent songer au pays et à toutes les parties du pays, pourquoi repousseraient-elles un plan qui se présente du moins avec la recommandation d'un désintéressement évident?

Je ne puis le craindre, et c'est ce qui me pousse à formuler mes idées dans le projet qui suit. C'est un moyen de répondre à beaucoup d'objections de détail qu'il eût été trop long d'examiner dans la discussion, et de prouver en même temps, qu'on peut, dès aujourd'hui, donner au Gouvernement le moyen d'entrer en voie d'exécution. Tous les expédients précipités par lesquels on se flatte d'*utiliser* la fin de la session, n'ont rien de plus expéditif que le vote de ce projet qui laisse à l'administration sa pleine liberté d'action, mais aussi toute sa responsabilité. Qu'on me permette de faire remarquer encore une fois que tout ce plan se résume en trois mots :

1° Prendre l'argent où il s'offre à des conditions avantageuses et, avant tout, connues ;

2° Aller mettre en mouvement régulier et fécondant une autre masse de capitaux qui sont à présent épars et immobiles;

3° Exécuter les chemins de fer sur les plans et d'après les convenances de l'Etat, par ceux qui ont intérêt à faire vite et économiquement, en prenant la garantie d'un entretien parfait, et avec la certitude que les sommes prévues ne seront pas dépassées.



## Essai d'un Projet de loi.

Art. 1. Le Gouvernement est autorisé à contracter un emprunt, jusqu'à concurrence de douze cents millions, avec affectation spéciale à la construction des grandes lignes de chemins de fer qui seront plus bas désignées.

L'emprunt sera ouvert par séries, au fur et à mesure des besoins, par des ordonnances royales qui prescriront l'inscription des titres au grand-livre.

2. Les conditions de cet emprunt seront celles de la rente 5 pour °/₀, telles qu'elles seront arrêtées au moment de sa conversion.

3. Les lignes mises immédiatement au concours d'exécution sur le cahier des charges, et d'après le tracé arrêté par le Gouvernement, sont les suivantes :

A. Du Hâvre à Paris.
B. De Paris à Bruxelles.
C. De Paris à Orléans.
D. De Paris à Marseille, par Lyon.

4. Le Gouvernement soumettra aux Chambres, dans les sessions prochaines, le projet du cahier des charges des autres lignes qu'il croirait devoir faire exécuter.

5. Le Gouvernement fera dresser un programme général des conditions de l'exécution des chemins de fer, lequel contiendra toutes les clauses relatives à l'intérêt de la propriété et de la sécurité publiques, le tracé de la ligne et la largeur de la voie; il fixera ensuite la mise à prix de chacune des divisions du chemin de fer, établies dans le cahier des charges.

6. L'adjudication publique portera d'abord sur chacune de ces

parties séparées, en partant de la mise à prix et en admettant les soumissions au rabais.

7. Cette adjudication partielle terminée, soit que toutes les parties aient été adjugées, soit que quelques-unes soient restées sans enchères, la ligne totale sera mise en adjudication en prenant pour mise à prix la moyenne des adjudications partielles, les parcelles qui n'auraient point été adjugées comptant pour la mise à prix primitive. Celle de ces deux adjudications qui offrira le taux le plus bas pour la totalité de la ligne sera définitive.

8. Le cahier des charges renfermera pour l'adjudicataire, soit d'une ou plusieurs parties, soit de la totalité de la ligne, l'obligation d'entretenir pendant vingt-cinq ans et de réparer le chemin, sous la surveillance et à la réquisition des agents de l'administration des Ponts-et-chaussées. Il sera alloué annuellement, pour cet entretien, à l'adjudicataire, une somme fixée par le cahier des charges.

9. Les agents du Gouvernement tiendront, contradictoirement avec les concessionnaires, un compte-courant des sommes employées au paiement des ouvriers et de leurs chefs, de la valeur des matériaux ou approvisionnements emmagasinés par l'entreprise: le montant de ces sommes, dès qu'il représentera un vingtième du prix d'adjudication, sera remis aux concessionnaires, sauf la différence, s'il y en a, entre ces sommes et le prix d'adjudication (bénéfice de l'adjudicataire), laquelle sera payée par cinquième, d'année en année, au fur et à mesure de la livraison des parcelles adjugées, ou de chaque cinquième de la ligne totale.

10. Les poursuites pour expropriation d'immeubles seront faites par les concessionnaires agissant au nom et pour le compte de l'État.

11. Les concessionnaires, pour assurer l'entière exécution des

travaux qui leur auront été adjugés, déposeront au Trésor un cautionnement en numéraire, ou en rentes évaluées au cours du jour. Ce cautionnement sera du dixième de la mise à prix fixée par le cahier des charges pour la ligne ou partie de ligne concédée. Il restera entier jusqu'à la livraison du chemin au public: à dater de cette livraison, jusqu'à l'expiration des vingt-cinq années, il sera restitué aux adjudicataires par vingt-cinquième et par an, sauf les retenues opérées pour mauvais entretien.

12. Toute contestation sera jugée par. (Voir la note C, p. 43.)

Nota. Il faut remarquer encore que l'adjudication au rabais, qui est proposée dans ce projet, est absolument semblable, quant aux formes, à l'adjudication ordinaire, et qu'elle se pratique ainsi chaque jour pour la quotité et la durée des péages. Ici on la fait porter sur une somme de capital.

# NOTE A.

## ESPRIT GÉNÉRAL D'UN CAHIER DES CHARGES DANS LE SYSTÈME PROPOSÉ.

Il est très important, pour ne pas compromettre tous les avantages qui peuvent ressortir de ce système, de ne point confondre l'exécution sur un tracé, et dans des conditions déterminées par l'État, avec le système de régie que M. le ministre des travaux publics paraîtrait avoir eu en vue, dans un passage de son *Exposé des Motifs* des grandes lignes à exécuter par l'État. En effet, l'État n'aurait pas besoin d'appeler l'industrie particulière à déployer l'activité de ses ressources et de ses combinaisons, si son intervention devait se borner à exécuter tant ou tant de mètres cubes de terrassements, ou de maçonneries, ou de percées en souterrains, ou à fournir tant et tant de quintaux de fer ouvré.

Le programme des travaux soumis, il faut le répéter, à la clause de l'entretien pendant vingt-cinq ans, devra donc seulement déterminer : 1° Le tracé général; 2° les points d'arrivée, de départ, de stationnement intermédiaire; 3° le nombre des voies principales, la longueur des gares d'évitement ou de stationnement; 4° la largeur de la voie; 5° le maximum du poids à supporter sur un même point; 6° le maximum des pentes; 7° le minimum des courbes; 8° les dimensions à donner au débouché des ponts principaux, afin qu'ils ne changent rien au régime des rivières; 9° les travaux à exécuter à la rencontre des communications de terre actuellement existantes; 10° il précisera toutes les autres précautions à prendre pour la sécurité publique; 11° il pourra exiger l'emploi de matériaux d'une certaine qualité dans quelques cas, mais ces cas devront être rares, car c'est l'État qui

dans l'adjudication, paiera tous ces frais exceptionnels, et ceux qui sont chargés de ses intérêts ne doivent pas oublier que les concessionnaires sont soumis à la clause d'entretien.

Pour le mode à suivre dans les paiements, on s'écartera très peu des usages suivis par l'administration des Ponts-et-chaussées. Des tarifs de prix, pour les ouvriers des divers états, pourront être arrêtés sur chaque ligne; il en sera encore ainsi pour les matériaux de diverses natures. Ces tarifs serviront à dresser les bordereaux pour le paiement de chaque vingtième du prix de la soumission, comme il a été dit au projet de loi. L'administration possède un nombre suffisant d'agents exercés à ce contrôle.

Quant aux accidents qui pourraient provenir du défaut d'entretien, la pratique de l'Angleterre nous a appris que le moyen préventif le plus énergique est celui des amendes fixées d'avance par le cahier des charges, et infligée par l'État, sans préjudice des poursuites des particuliers qui se porteraient partie civile.

✱

# NOTE B.

## SUR L'EXPROPRIATION POUR CAUSE D'UTILITÉ PUBLIQUE EN GÉNÉRAL.

J'ai peu de choses à dire sur l'*indemnité préalable*, après ce qu'on a lu plus haut. Je répète seulement qu'il faut traduire ces mots par ceux-ci : *dépôt préalable d'une indemnité.*

La loi nouvelle devrait comprendre tous les cas où l'expropriation est d'utilité et de droit social. Ces cas peuvent être ainsi classés :

1° Pour l'établissement des voies de communication et de transport ; pour l'assainissement ou l'établissement des villes, bourgs, etc.

2° Pour l'endiguement des rivières, torrents, etc.

3° Pour le déssèchement des marais.

4° Pour l'exploitation des mines, minières et carrières.

L'*utilité publique* étant déclarée, l'administration formerait un jury qui dresserait, dans la quinzaine, un état de situation de l'objet à exproprier, et fixerait le montant du *dépôt préalable* pour le paiement de l'indemnité à régler par les tribunaux civils, dans le cas où le propriétaire, ou bien le concessionnaire, n'accepterait pas l'estimation.

Cette formalité accomplie, le concessionnaire serait mis en possession immédiate de l'objet exproprié.

Dans le mois qui suivrait la prise de possession, le concessionnaire (ou le Gouvernement, suivant le cas qui sera prévu ci-après), sera tenu de faire offre définitive d'indemnité. Si le propriétaire refuse cette offre, et qu'il soit reconnu par le tribunal

qu'elle était suffisante, il paiera les frais du procès, qui, dans le cas contraire, seront à la charge du concessionnaire.

Les terrains riverains délaissés par les rivières ou torrents qu'il faudrait endiguer pour les fertiliser, les marais et marécages, et les mines, minières et carrières, seraient concédés avec publicité et concurrence, lorsqu'il se présenterait des soumissionnaires pour exécuter les travaux sans subvention de l'État. En ce cas, si l'offre du concessionnaire adjudicataire était inférieure à l'évaluation du jury d'estimation, l'État paierait la différence, soit pour le dépôt préalable, soit pour l'indemnité définitive.

S'il avait été nécessaire d'accorder une subvention pour l'exécution des travaux, l'expropriation aurait lieu au nom de l'État, suivant la forme ordinaire.

Une longue discussion a eu lieu à la Chambre, dans le cours de cette session, sur l'expropriation des lais des rivières, et cette discussion n'a abouti à rien, parce qu'on n'a pu s'entendre sur *les rives* des cours d'eau torrentueux, et sur la limite de leur lit. Il était en effet très difficile de déterminer où sont les *rives* de ces cours d'eau, puisqu'il est dans leur nature de n'en avoir pas, et de porter leur lit tantôt d'un côté, tantôt de l'autre, et d'entamer ainsi successivement et sans règle les propriétés qui les bordent.

Le moyen très simple de trancher la difficulté, ce serait de ne pas s'attacher à retrouver la trace du *lit*, c'est-à-dire de la propriété de l'État; mais de comprendre dans le droit d'expropriation tout le terrain qui, restant inculte par le fait de l'inondation, devrait être le salaire de l'endiguement (1). Mais ce terrain infertile même ne devrait point être enlevé aux propriétaires, s'il conserve, ou par le fait, ou en espérance, une valeur quelconque.

---

(1) L'endiguement n'a pas seulement pour but de reconquérir des terrains perdus; cette opération intéresse souvent la salubrité, et presque toujours la navigation.

Il faudrait encore ici faire intervenir la concurrence et l'adjudication, dont les propriétaires eux-mêmes ne seraient point écartés s'ils voulaient y prendre part. L'adjudication déterminerait très exactement la valeur réelle de l'immeuble, et mettrait tout le monde d'accord.

J'en dirai autant de l'expropriation des marais. Si le propriétaire ne *peut* ou ne *veut* pas dessécher ou assainir, la société a le droit d'accomplir à sa place cette opération nécessaire. Mais elle ne peut le dépouiller, et le résultat d'une adjudication, dans laquelle il peut intervenir, sera le véritable prix de son immeuble.

Quant aux mines, le mode de concession qui est maintenant suivi blesse tous les intérêts, sauf celui de l'homme favorisé à qui l'administration fait ce don gratuit. Le propriétaire du terrain et la société ont également à se plaindre de cette générosité à la turque.

Les mines, en effet, n'appartiennent à l'État qu'autant qu'elles restent entre les mains du propriétaire une richesse morte et inutile pour la société. C'est au nom de la société qu'il a le droit d'intervenir et de réclamer la mise en valeur de ce trésor enfoui. Mais il ne le peut qu'avec deux conditions : la première, qu'il donnera au propriétaire la valeur actuelle vénale de sa mine; la seconde, qu'il prendra des mesures pour que le concessionnaire exploite dans l'intérêt public.

Il est certain qu'aujourd'hui l'État ne remplit ni l'une ni l'autre de ces conditions. En réservant au propriétaire un prélèvement indéfini sur les produits de la mine, il l'associe à un travail auquel il reste étranger, et à des chances d'habileté ou d'inhabileté, de bonne ou de mauvaise fortune, qu'il ne doit pas courir, puisqu'il ne peut rien pour les produire ou éloigner les unes ou les autres.

La véritable valeur vénale remboursable au propriétaire, c'est donc celle qui déterminera l'adjudication.

Quant à l'intérêt social, l'État ne songe aucunement à réclamer l'exécution des clauses qui le protègent, et il laisse les concessionnaires en faire un trafic où le public est vendu, si je puis le dire, en même temps que les objets qu'il a cédés gratuitement. Aussi, il y a telle concession, celle d'Anzin, par exemple, qui, après avoir enrichi ses propriétaires, se trouve avoir fait, par son monopole, beaucoup plus de mal que de bien.

❋

## NOTE C.

### DE LA RÉFORME DU DROIT ADMINISTRATIF.

J'ai tort de parler de la *réforme* du droit administratif : je devrais parler de sa *création*.

En effet, s'il existe quelque chose qu'on puisse appeler de ce nom pour régler les rapports des diverses administrations entre elles et des autorités suivant leur hiérarchie (et je ne me chargerais pas de prouver que ce quelque chose mérite de se nommer *le droit.*), il est du moins bien sûr qu'il n'y a pas une loi qui trace les relations des particuliers contractant avec l'État, pas une règle rationnelle, pas une garantie, pas une juridiction qui ne soit la partialité même organisée. Du conseil de préfecture au conseil-d'état, c'est toujours l'administration jugeant dans sa propre cause, sans laisser d'autre recours que d'elle-même à elle-même.

Cet état de chose a pu durer aussi longtemps que les transactions entre les particuliers et l'État ont été obscures, rares, sans importance; aussi longtemps que tout se passait entre les hauts fonctionnaires et de pauvres maçons ou constructeurs de ponts.

Mais se figure-t-on, que cette grossière et permanente violation du bon sens et de l'équité pourra subsister quand les tribunaux administratifs, exceptionnels, révocables, auront à juger presque autant d'affaires que les tribunaux civils inamovibles et des affaires de millions ou de centaines de millions? Or, ce moment approche; nous y touchons, et le Gouvernement ne se met pas en mesure de se conformer à ses légitimes exigences.

Je n'ai pas attendu que l'imminence fût si pressante pour signaler ce vice énorme de notre législation et je demande la

permission de citer, pour le prouver, quelques mots d'une lettre que j'écrivais, il y a près de trois ans, au directeur-général des Ponts-et-chaussées :

« L'opinion demandera bientôt si l'administration a eu la « pensée de préparer quelques règles de protection contentieuse « à ces capitaux immenses, que le plus prochain avenir appelle « à se jeter dans l'industrie publique? L'opinion, Monsieur, « sera singulièrement étonnée, quand elle apprendra que, « tandis que tout a été réglé avec la plus minutieuse précaution « et dans le droit, et dans les formes, et dans les juridictions « pour une somme de cinq cents francs qui est contestée au « civil, il n'y a, en France, ni droit, ni formes, ni tribunaux « rationnels pour protéger des milliards *peut-être*, qui deman- « dent à se jeter dans les spéculations d'intérêt public. »

Le *peut-être* était de trop; les milliards se présentent et l'opinion ne *s'étonne* pas encore. Mais que ces milliards, qui s'engagent avec confiance, se sentent une fois enserrés dans cette législation ottomane, on verra comme ils se débattront et quelles secousses ils feront subir à cette pauvre machine administrative !

✱

# MÉMOIRE

PRÉSENTÉ AU GOUVERNEMENT

## PAR LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ORLÉANS.

PARIS,

IMPRIMERIE ADMINISTRATIVE DE PAUL DUPONT ET Cie,

Rue de Grenelle-Saint-Honoré, 55.

1839.

# LETTRE

À

# M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

DE

# L'AGRICULTURE ET DU COMMERCE.

Paris, le 23 décembre 1838.

MONSIEUR LE MINISTRE,

C'est avec une entière confiance dans la justice du Gouvernement et des Chambres, que la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans vient vous exposer les circonstances très graves dans lesquelles elle se trouve placée, et qui se sont développées depuis l'époque où elle a obtenu sa concession.

L'effet de ces circonstances est tel que, malgré nos efforts, nous sommes dès à présent frappés d'impuissance, si les pouvoirs de l'État ne viennent à notre aide. Les entreprises des grandes lignes de chemins de fer sont liées d'une manière trop intime à la prospérité du Pays, pour que le Gouvernement puisse rester indifférent à leur avenir, et, en renonçant à les exécuter lui-même, il n'a pas renoncé, sans doute, à intervenir, dans de certaines limites, pour les faire réussir.

S'il ne s'agissait que de l'intérêt particulier de quelques actionnaires, le Gouvernement ne refuserait pas

d'examiner, sous un point de vue d'équité, les réclamations que les Compagnies pourraient avoir à lui adresser ; mais il s'agit d'un intérêt plus grand, plus général, d'un intérêt qui se rattache au progrès de l'esprit d'association et au bien-être public, et qui est digne, Monsieur le Ministre, de toute votre sollicitude.

Avant de vous signaler le mal et les causes qui l'ont produit, avant de vous en indiquer le remède, qu'il nous soit permis de jeter un regard sur le passé.

Dans le cours de la session de 1837, différens projets de loi furent présentés aux Chambres pour encourager le développement des travaux publics à l'aide de l'industrie privée. Ces projets consacraient formellement le principe de l'intervention de l'État, et l'on n'hésitait alors que sur le choix des moyens à employer pour rendre son concours plus efficace (1).

---

(1) Ainsi, au mois de mai 1837, le Gouvernement, en soumettant aux Chambres le projet de concession du chemin de fer de Paris à Orléans, proposait 99 années de jouissance ; une subvention de 3,000,000 ; un seul embranchement obligatoire ; un tarif de 6 centimes pour les voitures fermées de 2e classe, 28 centimes pour les voitures sur plate-forme ; liberté d'élever ou d'abaisser les tarifs au dessous des maximum ; limite de 15 kilogrammes pour le poids du bagage des voyageurs ; fixation libre par la Compagnie du prix des transports exceptionnels ; cautionnement de 1,200,000 francs.

La commission de la Chambre des députés, loin de vouloir imposer à la Compagnie concessionnaire de nouvelles charges, craignait, au contraire, que des clauses rigoureuses, insérées sans nécessité, ne compromissent l'entreprise. Elle ajoutait : « Les clauses qui autorisent le « Gouvernement, après 30 ans, à racheter le chemin, à réviser le tarif, « à réduire l'intérêt à 10 p. 0/0, à le reprendre sans indemnité, après « 99 ans, paraissent des clauses plutôt nuisibles peut-être que favorables « au pays ; car on doit prévoir qu'elles éloigneront, dans les localités, « beaucoup d'actionnaires honorables qui auraient contribué, par leur « influence, au succès de l'entreprise. »

Pour certaines lignes (canal latéral à la Garonne, chemin de fer de Lyon à Marseille), on proposait la garantie d'un minimum d'intérêt; pour d'autres (chemin de la Belgique, chemin de Paris à la mer, chemin de Paris à Orléans), on préférait l'allocation d'une somme une fois donnée à titre de subvention; pour d'autres, enfin (chemin d'Andrezieux à Roanne, chemin de fer d'Alais à Beaucaire), on adoptait le système des prêts à intérêt.

Mais, dans l'intervalle des deux sessions, l'engouement du public pour toutes les affaires industrielles, et particulièrement pour les entreprises de chemins de fer, changea le cours des idées et fit perdre de vue le véritable état des choses. Les plus habiles y furent trompés; on prit pour le développement spontané de l'esprit d'association, ce qui, en réalité, n'était qu'un effet des spéculations de la Bourse; les actions étaient à la hausse; les entreprises, même les plus chimériques, avaient cours sur la place; l'abondance des demandes fut regardée comme un signe de l'abondance des capitaux. L'opinion fut égarée, éblouie; on crut que l'argent ne pouvait manquer à l'exécution des grandes lignes de chemins de fer, et que l'intervention du Gouvernement, sous une forme ou sous une autre, était désormais inutile.

De cette erreur, et peut-être aussi de la précipitation qui a malheureusement présidé à l'examen et à la discussion des cahiers des charges, est résulté ce fait capital auquel il faut attribuer, selon nous, les embarras du moment.

Entraîné par l'opinion, trompé lui-même par la hausse des actions de toute espèce, et abandonnant ses premiers projets, le Gouvernement introduisit, dans ses cahiers des charges, des clauses dont la rigueur n'est plus aujourd'hui contestable.

Les Chambres, délibérant sous l'empire des mêmes impressions, se montrèrent plus sévères encore, et les Compagnies, nous ne craignons pas de l'avouer, subissant elles-mêmes l'influence de l'erreur générale, eurent le tort d'accepter des charges dont elles n'avaient pas eu le temps de mesurer toute la portée (1).

Quelques mois ont suffi pour dissiper toutes ces illusions.

Le public, averti déjà par la discussion des Chambres, éclairé par des mécomptes récens, examinant de sang-froid les dispositions de la loi, s'est effrayé des conditions rigoureuses imposées aux Compagnies, et la confiance, base fondamentale de toutes leurs combinaisons, sans laquelle l'exécution des grands travaux publics par l'industrie privée est impossible dans tous les pays du monde, la confiance leur a manqué; elle déserte aujour-

---

(1) Dans la session de 1838, lors de la présentation du projet de loi relatif au chemin de fer de Paris à Orléans, le Gouvernement supprima la subvention de 3,000,000, réduisit la jouissance de 29 années, abaissa d'un centime le tarif des voitures de 2e classe, et de 12 celui des voitures sur plate-forme; enleva la faculté d'élever ou d'abaisser librement les tarifs au dessous des maximum et porta, enfin, le cautionnement à 2,000,000 francs.

Et la Chambre des Députés, enchérissant encore sur les rigueurs de l'administration, rendit obligatoires les embranchemens de Pithiviers et d'Arpajon, éleva le poids du bagage des voyageurs de 15 à 25 kilogrammes, soumit au réglement de l'autorité le tarif des transports exceptionnels, accorda la libre exploitation du chemin aux concessionnaires d'embranchements, et pour rendre, en quelque sorte, cette exploitation plus funeste à la Compagnie, réduisit le droit de péage de 15, 20 et 30 p. 0/0, et ordonna même que, 5 années après l'achèvement des travaux, la quotité de ce droit pût être modifiée.

... par quelle série d'aggravations successives la condition légale ... de fer de Paris à Orléans a été complètement changée.

d'hui des entreprises dont le succès paraît compromis par des difficultés insurmontables.

Assurément, Monsieur le Ministre, il n'est venu à la pensée de personne que le chemin de fer de Paris à Orléans dût s'établir avec les seuls capitaux des maisons associées au Concessionnaire.

Engagées seulement, vous le savez, jusqu'à concurrence de 25 p. cent du capital social, ces maisons ont fidèlement accompli leurs obligations ; il n'y a plus aujourd'hui que des actionnaires et des administrateurs chargés de soutenir leurs intérêts. C'est à ce dernier titre que nous vous avons fait connaître les embarras des Compagnies et que nous venons vous soumettre les moyens de les faire cesser.

Nos demandes constituent, à vrai dire, un système nouveau ; mais, si elles sont accueillies, nous avons l'intime conviction que notre œuvre s'accomplira de manière à justifier tout ce qu'on a le droit d'attendre de l'industrie privée, et de manière aussi à doter promptement le pays d'une ligne de communication dont les avantages ne sauraient manquer de réagir puissamment sur la prospérité générale.

Nous allons énumérer ces demandes ; nous les reprendrons ensuite en détail pour les discuter successivement.

1° Garantie d'un minimum d'intérêt de 3 pour cent et d'un amortissement de 1 pour cent pendant 46 ans ;

Autorisation de payer aux actionnaires, pendant la durée des travaux, 4 pour cent d'intérêt sur les fonds versés.

2° Élévation des pentes à 5 millimètres par mètre.

3° Suppression des embranchemens de Pithiviers et d'Arpajon.

4° Élévation du maximum des tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises.

5° Suppression de la clause qui limite à 10 pour cent les bénéfices de la Compagnie.

6° Suppression de plusieurs articles de la convention additionnelle, et modifications diverses au cahier des charges.

7° A ces demandes, nous ajouterons quelques remarques sur les devis des dépenses dressés par le Gouvernement.

## ARTICLE Ier.

### § 1er. De la garantie d'un minimum d'intérêt.

En considérant l'éloignement actuel des capitalistes pour les entreprises de chemins de fer ; en voyant que les actions de ces entreprises sont flottantes sur la place, on ne peut s'empêcher de reconnaître qu'il y a là un mal profond, un danger qui menace d'ébranler, jusque dans ses fondemens, l'édifice que l'industrie privée s'efforce d'élever à la prospérité publique. Qu'on ne s'y méprenne pas, il s'agit ici d'une expérience décisive : selon le parti que les Chambres et le Gouvernement croiront devoir prendre, on verra s'ajourner ou se réaliser tous les avantages que le pays attend de l'exécution des chemins de fer.

Mais, pour que ces grands travaux puissent être conduits à bonne fin, il ne suffirait pas aujourd'hui d'effacer du cahier des charges quelques clauses onéreuses : il faut nécessairement qu'une mesure prompte, énergique, vienne rassurer les esprits. Eh bien, nous le disons avec une profonde conviction, la garantie d'intérêt est le seul moyen dont l'efficacité ne puisse être révoquée en doute. Sans cette garantie, l'existence des Compagnies restera incer-

taine et précaire. En vain voudraient-elles lutter contre des obstacles plus puissans que leurs efforts; à quoi leur aura servi d'avoir commencé leurs travaux, si elles ne sont pas destinées à les achever?

Selon nous, cette garantie d'intérêt doit être telle que les Compagnies restent exposées à un dommage notable, si l'application devait leur en être faite un jour. Certes, il ne serait pas juste de demander à l'État une garantie qui assurât aux actionnaires un revenu égal au produit des capitaux placés dans les fonds publics; mais si, comme nous le proposons, on réduit cette garantie à 3 pour cent, il est bien évident que les actions éprouveraient une forte dépréciation le jour où le produit de l'entreprise ne s'élèverait qu'à ce taux. C'est là précisément la condition sous laquelle il convient de placer les Compagnies; car elles restent, de cette manière, intéressées à gérer le mieux possible leurs affaires et à ne pas recourir à cette intervention qui ne les sauverait jamais que d'une partie de leur perte. Là est aussi la garantie de l'État contre l'abus qu'on pourrait faire de l'application de cette mesure aux entreprises industrielles.

Comment admettre, en effet, qu'une ligne située comme celle de Paris à Orléans, surtout après les modifications que nous demandons à notre cahier des charges, ne doive pas procurer un revenu au-dessus de 3 pour cent? Cela n'est pas supposable. La disposition sur laquelle nous insistons n'a donc pour objet que d'agir sur les esprits, en présentant un terme au-dessous duquel la dépréciation des actions devienne impossible. Mais admettons, quelle que soit l'invraisemblance de cette supposition, que les revenus nets, amortissement prélevé, ne soient que de 2 pour cent. Dans cette hypothèse, l'État, il est vrai, viendrait à contribution pour 1 pour cent, qui servirait à par-

faire l'intérêt garanti; mais que serait ce léger sacrifice en faveur d'une Compagnie qui aurait doté le pays de magnifiques travaux et enrichi par conséquent le trésor public? Portons même à leurs dernières limites, les conséquences de notre système; admettons que, par impossible, les produits du chemin soient entièrement absorbés par les frais d'exploitation et d'entretien, et que le Gouvernement soit appelé à servir, pendant 46 années consécutives, la totalité de l'intérêt et de l'amortissement garantis. Dans cette hypothèse, la position de l'État, qui ne peut entreprendre de grands travaux qu'au moyen de l'emprunt, sera-t-elle pire que s'il eût exécuté lui-même la ligne d'Orléans? Assurément non; car, d'une part, les travaux auront été conduits avec l'activité et l'esprit d'économie que l'on ne conteste pas aux Compagnies, et, d'une autre part, les capitaux employés n'auront coûté à l'État qu'un intérêt de 3 pour cent, tandis qu'un emprunt, dans les conditions actuelles, n'aurait pu être contracté qu'à 4 pour cent.

Ainsi même, dans l'hypothèse la plus défavorable, le système de la garantie de 3 pour cent assurerait au Pays une économie évidente. En définitive, l'État ne doit-il pas hériter un jour de tous ces travaux, et n'est-on pas fondé à dire qu'il est, sous ce rapport, le co-associé des Compagnies ?

Des vérités si frappantes ne sauraient soulever d'objections sérieuses, lorsqu'il s'agit, sans sacrifices pour le trésor, de procurer à l'industrie les fonds qui lui sont nécessaires pour l'accomplissement de son œuvre.

§ 2°. Autorisation de servir un intérêt de 4 p. cent sur les fonds versés.

La garantie de l'intérêt devra s'appliquer à la totalité

de la dépense faite. Or, la dépense ne se compose pas seulement du capital déboursé pour l'achat des bois, des fers, des terrains, etc., mais aussi de l'intérêt que ce capital aurait produit, s'il était resté dans les mains des actionnaires.

En conséquence, nous demandons l'autorisation de payer aux actionnaires (1), pendant toute la durée des travaux, un intérêt annuel de 4 pour cent sur les fonds versés : intérêt qui sera prélevé sur le capital social, comme les autres dépenses, et qui devra par conséquent participer à la garantie d'un minimum de revenu.

Cette mesure est indispensable pour faire ressortir exactement, à toutes les époques du travail, le chiffre réel de la dépense, et pour déterminer le capital sur lequel doit porter la garantie.

D'ailleurs, dans l'état d'extrême division des fortunes en France, il est impossible de réunir de grands capitaux sans leur offrir un intérêt immédiat. La classe moyenne, qui possède la plus grande part de la fortune publique, vit de ses revenus et ne saurait en être privée pendant plusieurs années.

C'est enfin un moyen sûr, et peut-être le seul de classer les actions dans les mains de propriétaires sérieux, et de soustraire ces valeurs aux dangers de l'agiotage.

---

(1) En Angleterre, où l'on procède surtout par voie d'emprunts, l'intérêt de ces emprunts est toujours ajouté au capital et considéré comme une dépense de l'entreprise.

En France, l'application de ce principe offre aussi de fréquens exemples. Canaux de 1821 et 1822. — Canal de Roanne à Digoin. — Pont de Cubzac, etc.

## ARTICLE II.

*Élévation des pentes à 5 millimètres par mètre.*

Avec la condition d'une pente maximum de 3 millimètres par mètre, il ne paraît pas possible de monter d'Etampes sur le plateau de la Beauce, par un autre tracé que celui adopté par l'Administration à travers la vallée de la Juine; or, cette vallée présente, pour la construction d'un chemin de fer, toutes les difficultés qu'on avait rencontrées dans la vallée de l'Essonne, et qui avaient déterminé le Gouvernement à abandonner cette dernière vallée, malgré l'opposition des populations intéressées.

Le fond du bassin de la Juine est tourbeux, comme celui du bassin de l'Essonne; et sur 10,000 mètres environ de longueur, on est obligé d'élever des remblais de 5, 6 et même 10 mètres de hauteur, sur des tourbes dont la profondeur varie entre 6 et 8 mètres.

Ces tourbes, constamment imprégnées d'eau, ne pourraient supporter de pareilles charges, sans donner lieu à des travaux considérables qu'un ingénieur de l'État, en combattant le tracé par la vallée de l'Essonne, n'estimait pas à moins de 800 fr. le mètre courant; ce qui, pour 10,000 mètres de parcours occasionnerait une dépense de 8,000,000 de francs.

Les nombreuses usines qui existent sur la Juine ne permettent pas d'assainir le sol de la vallée, en procurant aux eaux un écoulement plus facile, ni de modifier, de distance en distance, le cours de la rivière, de manière à éviter la construction de ponts dispendieux.

On peut donc dire avec assurance, que le passage dans la vallée de la Juine présente des difficultés très grandes

et deviendrait la source de dépenses considérables. Au moyen d'une pente de 5 millimètres, qui permettrait de passer par une autre vallée, cette augmentation de dépense ne serait pas, sans doute, entièrement évitée, mais nous avons la certitude que, du moins, elle serait notablement réduite.

Une pente maximum de 3 millimètres, quelque avantageuse qu'elle soit, n'est pas indispensable à la bonne exploitation d'un chemin de fer; il convient donc de ne l'imposer aux Compagnies que lorsqu'elles peuvent l'obtenir, sans de trop grands sacrifices. Les exemples en faveur des pentes de 5 à 6 millimètres sont nombreux: de St-Etienne à Lyon, entre Rive-de-Giers et Givors, il y a une ligne de 16,000 mètres de longueur, ayant une pente de 6 millimètres. Les convois des voyageurs la descendent sans autre moteur que la gravitation, et sans que jamais il soit nécessaire de faire usage des freins. Dans certaines saisons, on est même quelquefois obligé de faire pousser les voitures par une machine; un seul homme descend sur cette ligne 25 à 30 wagons chargés, pesant 110 à 130 tonnes, avec un seul frein.

De Paris à Versailles (rive droite), la pente est constamment de 5 millimètres; sur le chemin d'Alais, elle est de 6 millimètres sur plusieurs points et même de 7 dans une partie; de Manchester à Liverpool, il y a une pente de 11 millimètres.

Ainsi la sûreté des voyageurs ne saurait en aucune manière être compromise par la mesure que nous sollicitons. Il ne s'agit, en définitive, que de savoir si les frais de construction, évités au moyen d'une pente de 5 millimètres, sont plus forts que l'augmentation de dépense provenant des frais d'exploitation.

Ici, la réponse ne saurait être douteuse; le passage de

la vallée de la Juine obligerait à des sacrifices qu'il est impossible d'apprécier, et nous demandons, de la manière la plus formelle, qu'on nous donne, par une augmentation de pente, le moyen de les éviter.

## ARTICLE III.

### *Suppression des embranchemens de Pithiviers et d'Arpajon.*

Les deux embranchemens de Pithiviers et d'Arpajon ont été imposés à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans par la convention additionnelle que la Chambre des Députés a cru devoir ajouter au cahier des charges. — L'Administration des ponts et chaussées n'avait jamais songé à l'exécution, par l'État, de ces deux embranchemens ; elle les avait simplement indiqués comme deux lignes offrant quelque intérêt pour l'avenir, et pouvant être ultérieurement ouvertes aux frais des localités qu'elles traversent: c'est ce que prouve évidemment le passage suivant du mémoire de M. Défontaine ( page 24 ), auteur des projets dressés et soutenus par le Gouvernement :

« Les divers embranchemens que nous venons de dé» crire ( de Corbeil, de Pithiviers et d'Arpajon ), ayant » pour objet l'intérêt spécial des localités qu'ils doivent » desservir, pourraient être exécutés successivement par » des associations locales, aidées, au besoin, par des primes » que les Départemens accorderaient, et même par des » subventions prélevées sur les fonds de l'État; toutefois, » nous pensons qu'à raison de l'importance des relations » qui s'échangent journellement de Paris à Corbeil, il y » aurait lieu de comprendre l'embranchement destiné à

» les réunir dans la concession de la ligne principale. »

Il est possible aujourd'hui d'apprécier beaucoup mieux qu'on n'a pu le faire, lors de la discussion, combien ces travaux, si onéreux pour les Compagnies, seraient peu profitables au Pays.

L'embranchement de Pithiviers a 16,000 mètres de longueur; quoiqu'à une seule voie, il ne coûtera pas moins de 2,000,000 de francs, y compris les bâtimens et le matériel nécessaires à son exploitation.

Or, où sont les voyageurs et les marchandises dont le transport pourra jamais couvrir les frais d'établissement, d'entretien et d'exploitation d'une pareille ligne?

Il part aujourd'hui de Pithiviers pour Etampes, et par suite pour Paris et les villes environnantes, environ vingt voyageurs par jour; supposons que ce nombre soit quintuplé par suite des avantages que présentera le chemin de fer, et que Pithiviers, petite ville de 3 à 4,000 âmes, parvienne à expédier chaque jour 100 voyageurs pour Paris et à en recevoir autant de la Capitale; convient-il, pour un si petit nombre de personnes, d'établir à grands frais, et sur quatre lieues de longueur, un service de locomotives, comme entre Paris et St-Germain, comme entre Londres et Birmingham? A une pareille question, il ne peut y avoir qu'une réponse. N'est-il pas plus raisonnable, et ne serait-il pas tout aussi avantageux pour le pays, de réparer purement et simplement la route qui va de Pithiviers à Outarville, et qui coupe le chemin de fer; d'établir au point de croisement des deux routes, une gare de stationnement où des voitures ordinaires amèneraient les voyageurs?

L'embranchement d'Arpajon n'est guères plus soutenable que celui de Pithiviers, quoique la première de ces deux

villes soit incontestablement plus importante que la seconde.

Arpajon est situé dans le fond d'une vallée, sur les bords de la rivière d'Orge.

La ligne principale du chemin de fer, au contraire, est placée sur le plateau de Marolles, qui sépare l'Orge de la Juine, à une distance d'environ 3,000 mètres de la ville d'Arpajon; l'embranchement qui se dirigera sur cette ville ne pourra, même avec une pente de 5 millimètres par mètre, arriver dans l'intérieur d'Arpajon, vu la grande différence de niveau (30 mètres environ) qui existe entre le chemin de fer et le sol de la vallée. On sera donc obligé, ainsi que l'a proposé l'auteur des projets du Gouvernement, de faire aboutir l'embranchement à Norville, en dehors d'Arpajon, à plus de 500 mètres du centre de la ville.

Que l'on veuille bien, d'ailleurs, ne pas perdre de vue que les convois partant d'Arpajon, ne doivent pas conduire leurs voyageurs directement jusqu'à Paris, mais simplement jusqu'à la ligne principale, pour les verser dans les wagons venant d'Orléans : or, dans un pareil état de choses, ne serait-il pas plus simple et plus commode, pour les habitans d'Arpajon, de prendre un omnibus qui partirait du centre de la ville et irait directement à la ligne principale, que de se rendre à pied, au point de départ de l'embranchement, et de monter dans une diligence du chemin de fer pour y rester 5 ou 6 minutes au plus? Le temps perdu dans une course à pied, ou dans un changement de voiture, compensera, et au-delà, le temps qu'on pourrait gagner par un transport accéléré de 3,000 mètres seulement de longueur.

Une bonne route ordinaire, allant du centre d'Arpajon

à la ligne principale du chemin de fer, satisferait aussi bien, et mieux qu'un embranchement, à tous les besoins de la localité.

### ARTICLE IV.

*Augmentation du tarif, pour le transport des voyageurs et des marchandises.*

Nous ne sommes pas de ceux qui pensent que l'excessif abaissement des tarifs provient du désir qu'avait l'Administration des ponts et chaussées d'éloigner les Compagnies de toute participation à la construction des grandes lignes de chemins de fer; nous sommes, au contraire, disposés à croire que cette Administration a eu seulement en vue de limiter, au profit du public, les grands bénéfices que semblaient promettre ces sortes d'entreprises; ainsi, s'il y a eu méprise de sa part dans cette limitation, à coup sûr il n'y a rien eu d'hostile envers les Compagnies.

Si la question des tarifs pouvait être jugée, abstraction faite de toute préoccupation d'esprit, de toute prévention de monopole, on reconnaîtrait que l'intérêt des Compagnies est la garantie la plus naturelle, la plus certaine, contre toute exagération de prix; on pourrait donc sans danger, selon nous, abandonner à l'intérêt privé le soin de débattre librement les prix, ainsi que cela se pratique pour les autres modes de transport usités en France.

En Amérique où, dans la plupart des cas, cette liberté existe, et où cependant les voies de communication ordinaires sont moins multipliées, il n'en est résulté que des avantages et une grande simplicité dans tout ce qui concerne cette partie si compliquée de nos cahiers des charges.

Quand on considère les dépenses premières qu'entraîne

la construction d'une grande ligne de chemin de fer, et les frais si considérables de son exploitation, on ne peut se flatter d'arriver à un chiffre de recettes suffisant pour couvrir les dépenses, que par une prodigieuse augmentation dans le nombre des voyageurs. Cette affluence diminuerait bientôt et disparaîtrait même tout-à-fait, si les conditions de bon marché et de vitesse cessaient elles-mêmes d'être accomplies. Ces conditions sont donc indispensables pour le succès de l'opération, et c'est ce qui nous fait dire qu'elles offrent la garantie la plus sûre, la plus complète qu'on puisse désirer.

Cependant, comme le principe d'une liberté illimitée pourrait être mal compris, nous ne voyons pas d'inconvénient à ce que les tarifs soient déterminés dans de certaines limites, pourvu que ces limites laissent aux Compagnies une latitude suffisante, et leur permettent d'arriver, par des essais successifs, à la fixation des prix qui doivent leur procurer tout à la fois le plus de voyageurs et le plus de profit.

Cette fixation est importante; car, évidemment, le plus grand concours possible de voyageurs pourrait fort bien ruiner les Compagnies, si ce concours résultait d'un tarif trop bas.

Ainsi, en adoptant des tarifs maximum, il faut, d'une part, être certain que ces tarifs seront assez élevés pour laisser une latitude convenable aux Compagnies, et, d'autre part, il faut, autant que possible, qu'indépendamment des avantages de la célérité, les maximum adoptés offrent encore une économie sur le mode des transports actuels.

C'est bien là, nous le pensons du moins, la véritable limite qu'il faut poser, et c'est celle que nous allons essayer de déterminer.

Pour voyager en France il en coûte aujourd'hui, par personne et par lieue (1):

En poste, 3 lieues à l'heure, 75 c. ou 18 c. 3/4 par kilomètre;

Deux lieues à l'heure en diligence, 50 à 60 c. ou 12 1/2 à 15 c. par kilomètre.

Si le maximum pour les voyageurs de première classe, était fixé à 12 c. 1/2, ce prix serait égal au prix le plus bas du mode de transport actuel, et les voyageurs jouiraient, en outre, de tous les avantages attachés à la célérité. Nous adoptons en conséquence, comme base de la classe qui paie le taux le plus élevé, ce prix de 12 1/2 centimes et nous proposons pour le tarif des voyageurs, savoir :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1re classe | 12 1/2 | centimes | par kilomètre. |
| 2e classe | 10 | id. | id. |
| 3e classe | 7 1/2 | id. | id. |

Dans ce système, on voit que les voyageurs en poste, qui correspondent à la première classe, jouissent d'une économie de 6 1/4 centimes, ou du tiers de ce qu'il leur en coûte en voyageant en poste; que les voyageurs en diligence, occupant les premières places, qui correspondent pour le chemin de fer à la deuxième classe, jouissent d'une économie de 5 centimes, soit du tiers; enfin, que les voyageurs en diligence qui paient 12 1/2 centimes, jouissent d'une économie de 40 p. cent s'ils profitent de la troisième classe; mais, pour que ces différences ne soient pas notablement plus grandes, il faut admettre

(1) Il y a beaucoup de cas où les voyages en poste reviennent bien plus cher : ainsi, une personne voyageant seule, dépense 2 fr. 50 cent. par lieue, c'est-à-dire cinq fois plus que le maximum des voyageurs de 1re classe.

que précisément la Compagnie exigera le maximum de son tarif, tandis que tout concourt à démontrer qu'il n'en sera point ainsi, c'est-à-dire que, par la force même des choses, l'intérêt de la Compagnie la portera à donner à son tarif des limites plus basses.

Passons maintenant à ce qui concerne les marchandises. Par les voies de communication actuelles, et pour une lieue de distance, le transport d'une tonne de marchandises coûte :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Par les messageries | 4 f. 50 ou | 1 f. 12 c. 1/2 | par kilom. |
| Par roulage accéléré | 1 50 ou | » 37 c. 1/2 | id. |
| Par id. ordinaire | 1 » ou | » 25 c. | id. |

Ainsi, un tarif maximum de 25 centimes, pour les marchandises de première classe, répondrait au plus bas prix des transports par les voies actuelles. En nous appuyant sur cette base, nous proposons de tarifer les marchandises et les bestiaux dans l'ordre suivant :

| | | |
|---|---|---|
| 1re classe | 0,25 c. | par tonne et par kilomètre. |
| 2e classe | 0,20 | |
| 3e classe | 0,15 | |
| Houille......... | 0,12 1/2 | |
| Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.......... | 0,15 | par tête et par kilomètre. |
| Veaux, porcs, moutons, brebis et chèvres..... | 0,04 | |

Pour la division du péage et des frais de transport, on se conformerait au tarif annexé à la présente lettre.

Si maintenant l'on fait la comparaison par classe, on verra que les économies s'élèvent encore à 78 pour cent

sur les marchandises de première classe, qui prennent la voie des messageries, à 46 pour cent sur celles de deuxième classe, qui prennent la voie du roulage accéléré, à 40 pour cent sur celles de troisième classe, qui prennent la voie du roulage ordinaire; et si, à ces différences de prix, on ajoute les différences de célérité, on reconnaîtra bien vite que même les limites extrêmes du tarif procurent au public des avantages si manifestes, qu'il est sans inconvénient de se borner à fixer un maximum dans les prix du transport.

Aux États-Unis, lorsque, dans des cas exceptionnels, on juge à propos de prescrire des limites à la liberté des tarifs, les prix fixés sont égaux aux prix de transport pour la route ordinaire; en outre, par une précaution dont on a senti la nécessité, on y ajoute la faculté de les élever, si le produit du chemin ne donne pas 15 pour cent des capitaux employés.

En Angleterre, pour le chemin de Londres à Birmingham, qui peut le mieux se comparer au nôtre, soit à raison de son étendue, soit à raison de sa position, l'on a fixé des maximum de tarif qui dépassent de beaucoup ceux que nous demandons. Le péage est réglé par le Parlement, et les frais de transport sont librement débattus entre les parties intéressées, avec cette seule restriction qu'il n'est permis, ni à la Compagnie, ni à aucune personne, exploitant le chemin, d'exiger, tout compris, plus de 22 3/4 centimes par kilomètre et par voyageur.

*Cette limite est à peu près le double du maximum que nous proposons pour les voyageurs de première classe en France.*

Pour les marchandises, le péage qui a été fixé varie de 6 3/4 à 19 3/4 au lieu de 3 à 10 centimes, et les frais de transport exigés sont de beaucoup supérieurs aux nôtres;

il en est de même sur le chemin de Liverpool à Manchester où les maximum, péage et transport compris, s'élèvent à 36 centimes environ, pour les marchandises, et à 12 1/2 centimes pour le seul péage des voyageurs, au lieu de 3 à 5 centimes; mais, dans la pratique, l'administration de ce chemin a jugé utile à ses intérêts de modérer ces prix et elle ne perçoit, en moyenne, que

25 centimes par tonne,
12 1/2 id. par voyageur,

soit exactement le maximum que nous proposons d'établir pour les marchandises et voyageurs de première classe.

Nous avons apporté également quelques changemens à certains articles isolés du tarif tels que houille, animaux, voitures à-vide, etc., mais il faut prendre garde ici encore, que ce ne sont que des maximum qu'il s'agit de fixer, et les prix accordés aux Compagnies anglaises justifient, de reste, ceux que nous demandons.

Les considérations qui précèdent nous paraissent jeter un grand jour sur la question des tarifs (1). Tout le monde

---

(1) Nous ajouterons l'observation suivante :

On trouve dans l'exposé des motifs du 15 février 1838 (loi générale des chemins de fer) : « Sur les chemins de fer, les transports s'effectuent « généralement par des machines locomotives; la dépense, indépendam- « ment du péage qui représente l'intérêt et l'amortissement du capital « engagé, mais y compris les frais d'exploitation et d'entretien, peut « être évaluée au maximum, pour une vitesse de 4 lieues à l'heure, bien « suffisante assurément pour les marchandises de 28 à 30 centimes par « tonneau et par lieue; c'est-à-dire à un peu plus d'un tiers du prix du « roulage ordinaire; au cinquième de celui du roulage accéléré, et au « treizième des frais du transport opéré par la voie des Messageries. »

D'après ce qui précède, les tarifs imposés à la Compagnie la consti-

comprendra que si l'on veut mettre les Compagnies en état d'établir en France de grandes lignes de chemins de fer, il faut leur laisser de larges chances de bénéfices. Or, les conditions qui leur ont été imposées dans le principe, et dont on voit maintenant les funestes résultats, n'ayant pu être ni assez étudiées, ni assez approfondies, il n'y a que justice aujourd'hui à modifier les tarifs.

L'article 6 de la loi impose l'obligation de réviser, cinq ans après l'achèvement des travaux, la proportion relative des droits de péage et de transport, et la classification des divers objets soumis aux taxes.

Nous demandons la suppression complète de cet article, qui n'a été imposé à aucune autre Compagnie, et dont on pourrait plus tard user d'une manière contraire aux intentions bienveillantes qui ont déterminé son adoption

## ARTICLE V.

*Suppression de la clause qui limite à 10 pour cent les bénéfices de la Compagnie.*

Lors de la discussion des projets de loi sur les chemins de fer, on était tellement convaincu, comme nous l'avons déjà dit, des avantages inhérens à ces entreprises, qu'on voulait, avant tout, en limiter les profits; on ne songeait pas qu'en entrant si avant dans cette voie, en multipliant les précautions et les réserves, on se mettait de la manière la plus directe en opposition avec le principe fondamental

---

tueraient en perte, puisque l'administration évalue à 8 centimes les frais de transport pour lesquels il ne nous est accordé que 4, 5, 6 et 6 1/2 centimes.

du système que l'on désirait faire prévaloir ; on voulait que les travaux fussent exécutés par des Compagnies, et en même temps, on paraissait oublier que le succès des Compagnies est le véritable élément qui peut leur assurer des capitaux. C'est ainsi qu'on a éloigné les capitalistes sérieux ; car ils ont vu, d'une part, qu'on avait imposé aux Compagnies des conditions qui pouvaient les compromettre, et, d'une autre part, qu'à tout évènement, on leur avait dit : quoi qu'il arrive, et quelles que soient les bonnes chances de l'entreprise, vos bénéfices ne pourront jamais dépasser 10 p. cent.

La limitation des produits à 10 p. cent a été stipulée dans la concession du chemin de fer de Liverpool à Manchester ; mais on a compris depuis, que cette clause était injuste ou illusoire, et le Gouvernement anglais l'a complètement abandonnée dans toutes les concessions qui ont été soumises depuis au Parlement.

## ARTICLE VI.

*Suppression de plusieurs articles de la convention additionnelle et modifications diverses au cahier des charges.*

§ 1er. De la convention additionnelle.

Qu'il nous soit permis de rappeler ici la convention additionnelle, son apparition subite à la fin des débats et les circonstances pressantes au milieu desquelles elle fut consentie.

Les clauses de cette convention étaient contraires aux bases adoptées par les fondateurs et aux instructions formelles qui en résultaient ; cependant le Concessionnaire ne pouvant, après 18 mois d'études, de peines et de dépenses, se détacher d'une entreprise qui portait déjà son nom, prit sur lui de les accepter.

Vous n'aurez point oublié, Monsieur le Ministre, que plusieurs des fondateurs manifestèrent alors l'intention de se retirer d'une association à laquelle on venait d'imposer une foule de charges qu'ils avaient ignorées. Tous se seraient retirés, en effet, sans des considérations de convenance qui se rattachaient à la position et au caractère honorable du Concessionnaire; ils obtinrent, il est vrai, que quelques conditions particulières fussent supprimées; par exemple: la pénalité d'une amende de 1,000 fr. pour tout convoi qui serait en retard sur la vitesse voulue de huit lieues à l'heure; mais ils ne furent pas aussi heureux pour le reste. Il n'est donc pas étrange que, dans des matières aussi difficiles et aussi nouvelles, sous les impressions du jour et les préoccupations du moment, on n'ait pas attaché à ces clauses l'importance qu'elles auraient méritée.

Aujourd'hui, éclairés par les faits, et pour ramener la concession aux principes que nous avons développés plus haut, nous croyons devoir demander les modifications suivantes à la convention additionnelle :

1° Suppression, dans l'article 2, de la clause qui impose à la Compagnie l'obligation d'une quadruple voie aux abords de Paris, ou tout au moins limitation de la longueur de cette quadruple voie à 1,000 ou 1,200 mètres pour le service de la gare.

2° Le § 2 de l'article 3 dispose que :

« Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de pla-
« cer des voitures dans lesquelles le prix des places pourra
« être l'objet d'un tarif spécial qui sera réglé chaque année,
« par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie. »

En soumettant le tarif de ces voitures à l'approbation de l'autorité, on limite sans nécessité une faculté qu'on avait entendu accorder aux Compagnies.

Nous demandons, en conséquence, la suppression pure et

simple de ce paragraphe et, en même temps, il nous paraîtrait convenable d'élever du 10e au 5e le nombre des places à donner dans ces voitures.

Enfin, Monsieur le Ministre, nous croyons que, dans certaines circonstances, il pourra être demandé à la Compagnie de faire partir des convois particuliers et en dehors des heures et du nombre des départs ordinaires; dans ce cas, les prix de toutes les places devront être réglés par la Compagnie de gré à gré avec les voyageurs.

3° Le paragraphe 3 du même article, portant que les voitures de deuxième classe seront couvertes, serait supprimé.

En effet, les voitures découvertes peuvent offrir des avantages pour un trajet de quelques heures, notamment dans la belle saison, et l'on ne comprendrait pas pourquoi la Compagnie en serait privée, lorsque, d'ailleurs, cette restriction n'a pas été imposée à la Compagnie du chemin de fer de Paris à la mer.

4° L'article 4 de la convention additionnelle et l'article 35 du cahier des charges doivent être modifiés en ce sens qu'il serait stipulé que tous changemens apportés par la Compagnie, dans ses tarifs, devront être annoncés, par des affiches, un mois à l'avance, et que ces changemens seront obligatoires pour elle pendant trois mois au moins; sauf les cas exceptionnels où des abaissemens de tarifs, tout-à-fait transitoires et momentanés, ne devraient pas avoir une durée de plus de trois jours.

On comprend que, dans la mauvaise saison, il peut être utile à la Compagnie de baisser ses prix pour arriver à compléter ses convois; ce qu'elle ne pourrait faire si elle restait astreinte à maintenir, pendant six mois, comme l'exige le cahier des charges, les changemens de son tarif.

5° Dans l'article 5, le poids des bagages de chaque

voyageur, limité à 15 kilogrammes par l'article 36 du cahier des charges, a été élevé à 25 kilogrammes.

Si nous demandons que cette disposition soit supprimée, et que, comme pour la Compagnie de Paris à la mer, le poids des bagages reste fixé à 15 kilogrammes, c'est qu'il importe que la Compagnie puisse toujours accorder une certaine tolérance aux voyageurs. Or, en partant de 25 kilogrammes, cette tolérance serait une trop forte charge si elle était admise, et deviendrait une occasion de mécontentement si elle était refusée.

Il ne faut pas perdre de vue, d'ailleurs, que le volume des bagages devenant considérable, il n'y aurait plus moyen de les placer au dessous de la banquette de chaque voyageur, ce qui donnerait lieu, lors du départ et de l'arrivée, à des inconvéniens faciles à apprécier.

6° L'article 6 exige que la classification des objets non dénommés dans le tarif, et qui d'après l'article 37 du cahier des charges, devait être faite par la Compagnie, ne puisse avoir lieu qu'en vertu de réglemens arrêtés par l'Administration, sur la proposition de la Compagnie.

Cette disposition n'a pas, sans doute, une grande importance; mais rendre ainsi à chaque pas l'intervention de l'Administration indispensable, c'est restreindre sans nécessité les limites d'une liberté qui n'entraîne aucun inconvénient; c'est créer des embarras pour tout le monde, sans qu'il puisse en résulter d'avantages pour personne.

7° L'article 7 de la convention additionnelle et le dernier paragraphe de l'article 38 du cahier des charges doivent être également modifiés. La Compagnie a besoin d'être autorisée à refuser les objets dont le transport pourrait devenir onéreux ou dangereux pour elle, à raison de leur forme, de leur volume ou de toute autre cause; mais afin de conserver l'égalité pour tout le monde, la Compa-

gnie demeurerait obligée, pendant un an, à transporter tous les objets semblables à ceux qu'elle aurait exceptionnellement consenti une première fois à recevoir.

8° L'article 8 doit être supprimé comme contraire à la faculté que l'article 39 du cahier des charges accorde à la Compagnie, de fixer le prix de transport pour l'or, l'argent et les paquets ou colis pesant isolément moins de 100 kilogrammes.

Nous nous en référons à cet égard aux considérations que nous avons fait valoir ci-dessus à l'occasion de l'article 6.

9° L'article 11 statue que la Compagnie pourra être assujétie par les lois qui concèderont ultérieurement des chemins de prolongement ou d'embranchement, joignant celui de Paris à Orléans, à accorder aux Concessionnaires une réduction sur les droits de péage.

Tout en contestant le principe de la liberté de circulation sur les chemins de fer, et bien que ce principe nous paraisse complètement inconciliable avec les conditions d'ordre et de sûreté indispensables dans l'exploitation des grandes lignes, nous nous bornons à demander la suppression de la clause qui imposerait, à cette occasion, la réduction du droit de péage dans les proportions déterminées par l'article 11 de la convention additionnelle.

En Angleterre et en Amérique, de pareilles stipulations n'entrent point dans les chartes des compagnies; on a compris, en effet, que l'on pouvait s'en rapporter à l'intérêt privé du soin de prendre les arrangemens les plus convenables en cette circonstance.

Il nous paraît, en outre, qu'il doit être ajouté au même article 11 une disposition portant qu'aucune voiture ou locomotive étrangère ne pourra circuler sur le chemin, sans avoir été examinée et admise par l'ingénieur en chef

de la Compagnie : cette disposition, empruntée aux cahiers des charges adoptés en Angleterre, a pour objet d'éviter les inconvéniens graves qui, dans l'exploitation du chemin, pourraient compromettre la sûreté des voyageurs.

Tels sont les changemens que nous demandons à la convention additionnelle (on pourrait presque dire exceptionnelle), que nous avons dès le principe désapprouvée, et dont la rigueur n'a été appliquée qu'au chemin de fer de Paris à Orléans.

### § 2°. Modifications diverses au cahier des charges.

Il nous reste à indiquer maintenant les modifications que réclame le cahier des charges primitif.

10° L'article 5 fixe la largeur du chemin de fer, en couronne, pour deux voies, à 8 mètres 30 centimètres, dans les parties en levées, et à 7 mètres 40 centimètres dans les tranchées; cette dernière largeur paraît suffisante dans tous les cas, et nous demandons qu'elle soit uniformément adoptée.

11° D'après l'article 6, les alignemens doivent se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à 1,000 mètres.

Nous demandons que ce rayon soit réduit à 800 mètres.

12° L'article 7 veut que les gares d'évitement soient établies à une distance moyenne de 5,000 mètres. Si on ne croit pas devoir autoriser la suppression complète de ces gares qui n'existent ni en Angleterre, ni en Belgique, il conviendrait au moins d'en réduire le nombre, en augmentant leur espacement.

13° Suivant l'article 10, lorsque le chemin de fer devra passer au dessous d'un chemin vicinal, la largeur entre

les parapets du pont qui supporte le chemin doit être de cinq mètres.

Il nous semble que 4 mètres devraient être la largeur habituelle des passages sur les chemins vicinaux.

La largeur de 5 mètres peut être nécessaire, on ne saurait en disconvenir, sur des chemins vicinaux de grande communication, mais elle est évidemment trop considérable pour des chemins peu fréquentés, comme il en existe beaucoup, surtout à une certaine distance de Paris.

La même observation s'applique à l'article 9 pour la largeur du passage des chemins vicinaux sous le chemin de fer.

Nous ajouterons ici que, pour les ponts en charpente qui pourraient être établis sous le chemin de fer, il conviendrait de fixer à 4$^{m}$ 25 la hauteur sous poutre, ce qui équivaudrait à peu près à une hauteur de 5$^{m}$ sous clé adoptée pour les ponts en maçonnerie et en plein cintre.

14° L'article 20 oblige la Compagnie à n'employer que de la pierre de taille pour les têtes de voûtes, etc.; cette obligation serait inexécutable ou trop onéreuse dans les localités où il n'existe pas de pierre de taille; et l'emploi de la brique ou du moellon d'appareil nous paraît pouvoir être toléré sans inconvénient.

## ARTICLE VII.

### *Estimations du Gouvernement.*

Aux considérations précédentes, nous croyons devoir ajouter quelques remarques qui ne sont pas sans importance, sur les estimations des dépenses présentées par le Gouvernement; car, en dernière analyse, ces dépenses ont été la base fondamentale sur laquelle s'est formée notre

association; et elles ont dû influer sur la fixation des péages et des tarifs imposés à la Compagnie.

Lorsque la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans se décida à porter son capital social à 40 millions, tandis que l'estimation du Gouvernement s'élevait à peine à 23 millions (22,820,000 fr.), son intention ne fut pas seulement de pourvoir aux inexactitudes qui se glissent toujours dans une première estimation; elle voulut aussi, et avant tout, se créer un fonds de réserve, au moyen duquel il lui fût possible d'ajouter au chemin proprement dit, les accessoires nécessaires pour donner à son exploitation toute l'étendue dont elle était susceptible.

Ainsi, la Compagnie comptait établir pour la réparation, l'entretien, et surtout la fabrication des locomotives, un atelier assez vaste pour satisfaire largement à tous les besoins d'une circulation active, sur une grande ligne de chemin de fer; elle comptait créer aux abords de Paris des établissemens considérables pour l'entrepôt des marchandises venant d'Orléans et du midi de la France; elle voulait être en mesure d'introduire sur son chemin tous les perfectionnemens successifs que la science pourrait découvrir; elle espérait enfin arriver à l'achèvement des travaux, avec une réserve notable sur son capital, au lieu d'être obligée, comme cela arrive trop souvent, de recourir à des emprunts.

Un examen attentif des projets du Gouvernement lui fit bientôt reconnaître que, non seulement l'économie qu'elle avait espérée était une illusion, mais que son capital de 40 millions serait insuffisant pour exécuter, avec toutes les exigences du cahier des charges, la ligne projetée par les ingénieurs de l'Etat.

Quelques indications suffiront pour démontrer cette vérité.

L'estimation de M. Défontaine ne comprend, pour acquisitions et indemnités de terrains et bâtimens, qu'une somme de 1,300,000 fr.

Or, les seuls terrains à acheter dans Paris, pour la traversée d'une partie de la ville, de 800 mètres de longueur, et pour l'établissement de la gare de départ et d'arrivée, comprendront une superficie d'environ 50,000 mètres carrés qui coûteront, eu égard à la démolition de quelques bâtimens situés sur ces terrains, au moins 500,000 fr.

| | |
|---|---|
| De Paris à Choisy, dans la plaine d'Ivry et de Vitry, les terrains ne pourront s'acquérir à moins de 10,000 fr. l'hectare, et, pour une superficie d'environ 30 hectares, nécessiteront une dépense de. . . . . . . | 300,000 |
| Ainsi on emploiera, en acquisitions de terrains, entre Paris et Choisy seulement, une somme de au moins. . . . . . . . . . | 800,000 |
| Et, d'après l'estimation de l'Administration, il ne restera plus, pour acquérir les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer, entre Choisy et Orléans, sur une longueur de 100 à 104 mille mètres, que. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 500,000 |
| Somme égale. . . . | 1,300,000 |

Cette première évaluation suffirait déjà pour démontrer ce que les prévisions de l'Administration ont d'incomplet ou d'inexact, et combien il est fâcheux que les Compagnies n'aient pas eu le temps de soumettre ces devis à un examen préalable et sérieux, afin d'asseoir leur soumission sur des données moins incertaines ; mais poursuivons :

Le devis de l'Administration porte pour les stations et pour le matériel d'exploitation, une somme de 794,000 fr.

Or, il est aujourd'hui bien constaté qu'une bonne machine locomotive, de fabrique française ou anglaise, revient avec son tender à 50,000 fr. en moyenne.

Il est également certain (et l'exemple du chemin de St-Germain, qui n'a que 4 1/2 lieues de longueur, et qui possède quarante locomotives, est là pour le prouver) que l'exploitation des chemins de Corbeil et d'Orléans exigera un matériel d'au moins soixante locomotives; lesquelles à 50,000 fr. l'une représenteront un capital de.................................... 3,000,000 fr.

Il nous faudra, en outre, au moins 400 voitures (St-Germain en possède 200) qui à 4,000 fr. l'une, reviendront à......... 1,600,000

Les bâtimens, les magasins, les remises dépendant de la gare de départ et d'arrivée de Paris, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, coûteront, au moins, abstraction faite des terrains à acquérir.................................... 800,000

Le chiffre de 800,000 fr. ne paraîtra pas exagéré, si l'on considère que la seule couverture de la double voie, dans les gares (couverture reconnue aujourd'hui indispensable pour la conservation des voitures) ne comprendra pas moins de 6,000 mètres carrés de superficie.......

Enfin, il est aujourd'hui reconnu et démontré que, pour le service de tout chemin de fer de quelque importance, il y

A reporter...... 5,400,000

Report........ 5,400,000

a nécessité absolue de créer un atelier pour la réparation et l'entretien des locomotives ; le chemin de St-Germain a été, comme on sait, amené naturellement, et peu à peu, à construire un pareil atelier; cet établissement, qui doit être presque aussi complet que ceux qui servent à la fabrication même des machines, ne peut être estimé moins de................ 800,000

Nous avons donc besoin pour notre matériel d'exploitation et pour notre gare de Paris avec ses dépendances, d'un capital de................................ 6,200,000

A quoi il faut ajouter pour les gares de Corbeil, d'Etampes et d'Orléans, et pour toutes les gares intermédiaires de stationnement, au moins.................... 800,000

Ainsi, au lieu de 794,000 fr., il eût fallu dire................................ 7,000,000

Les prix admis dans l'évaluation des travaux de terrassement sont également de beaucoup au dessous de la vérité ; ainsi, on estime à 39 centimes le prix du mètre cube de terre transportée sur railway provisoire, à 200 mètres de distance moyenne; ce prix, avec le taux de la main-d'œuvre telle qu'il existe aujourd'hui, ne représente que la fouille et la charge d'un mètre cube de terre, et doit être augmenté, si l'on veut arriver à une évaluation exacte, de toute la valeur du transport; nous avons tout lieu de croire également que le cube total des terrassemens s'é-

lèvera à un chiffre plus élevé que celui qui a été admis dans les projets du Gouvernement ; et ces deux causes réunies sont de nature à changer complètement le résultat de cette partie des estimations.

Les ouvrages d'art et l'établissement de la voie proprement dite ont été également estimés au dessous de leur valeur réelle.

Ainsi on admet que le prix moyen d'un pont ou passage au dessus ou au dessous du railway, sera de 10 à 12,000 fr.; nous croyons qu'il est difficile, sauf dans des cas très exceptionnels, d'établir de pareils passages à moins de 20 à 25,000 fr., eu égard aux terrassemens considérables qu'exigent les rampes des abords.

Les auteurs du projet estiment à 40 fr. le mètre courant de simple voie, pour l'établissement du railway proprement dit seulement.

L'embranchement de Pithiviers a 15,500 mètres de longueur ; il est à une seule voie, et l'établissement de son railway doit donc à lui seul coûter, d'après le prix indiqué plus haut, 15,500 fr. × 40 = 620,000 fr. ; ce chiffre de 620,000 fr. est précisément celui qui est donné (page 23 du mémoire) pour la dépense totale que doit occasionner l'ouverture de l'embranchement en question ; c'est-à-dire qu'on a négligé, dans l'estimation, et les acquisitions de terrains, et les travaux de terrassement, et les ouvrages d'art, et les constructions accessoires pour les stations.

Nous bornons là nos remarques, et nous n'entendons, en aucune manière, faire un reproche aux habiles ingénieurs qui ont dressé le projet du chemin de fer de Paris à Orléans, de ces inexactitudes d'évaluation.

Comment veut-on, en effet, qu'au moyen de la somme qui fut destinée à l'étude de 1,200 lieues de chemins de fer, et dans le peu de temps qui fut accordé pour ce travail,

on ait pu apporter, dans ces opérations difficiles et délicates, l'exactitude d'une étude rigoureuse et complète?

Pour nous, et sans qu'il soit nécessaire d'insister davantage, nous croyons avoir établi que le capital de 40 millions, même avec la suppression des embranchemens de Pithiviers et d'Arpajon, serait probablement insuffisant pour établir la ligne entre Paris et Orléans, si l'on était obligé de passer par la vallée de la Juine, qui, à elle seule, absorberait le tiers et peut-être la moitié de la somme évaluée par le Gouvernement. Tout ce que nous pouvons espérer, c'est, en adoptant un tracé plus facile, d'achever notre ligne sans dépasser le capital social.

---

Telles sont nos demandes, Monsieur le Ministre. Libres de toute préoccupation personnelle, nous n'avons pas attendu pour commencer nos travaux que ces demandes fussent consenties; nous avons pensé, en agissant ainsi, remplir un devoir envers le pays; et, malgré les embarras qui nous menacent, nous poursuivons notre tâche, sûrs que le Gouvernement et les Chambres ne voudront pas nous rendre victimes d'une conduite que l'on pourrait taxer d'imprudence, si elle n'était justifiée par une entière confiance dans les lumières et les intentions des Pouvoirs de l'Etat.

## RÉSUMÉ.

Les Compagnies des grandes lignes de chemin de fer ont été frappées de discrédit, au moment même de leur formation; au moment où les Concessionnaires s'empressaient de verser des fonds dans ces entreprises, de rem-

plir scrupuleusement leurs engagemens, et avant qu'il fût possible de leur reprocher aucune négligence, aucune méprise, aucune faute; tel est le point essentiel, ou pour mieux dire, tel est le fait unique et incontestable, sur lequel nous croyons devoir appeler toute l'attention du Gouvernement.

Quelle en a été l'origine, et quelles doivent en être les conséquences?

L'origine de ce fait est dans le cahier des charges; elle est dans les conditions qui ont été imposées aux Compagnies.

Lorsque ces conditions ont été soumises à la sanction du public, lorsqu'elles sont parvenues à la connaissance des capitalistes, lorsqu'il a fallu enfin les faire accepter par l'intérêt privé, elles ont été repoussées comme exorbitantes.

Tous ceux qui avaient manifesté le désir d'entrer dans ces entreprises, et d'y prendre une part sérieuse et durable, ont été effrayés lorsque, au calcul de leurs bénéfices probables, limités d'avance par la loi, ils ont pu opposer le calcul des chances défavorables et illimitées qu'ils avaient à courir. Cette défiance de l'intérêt privé n'a rien qui doive étonner; elle est de tous les pays et de tous les temps; et cependant nos prévisions ont été méconnues lorsque, au moment de la discussion du cahier des charges, nous avons essayé de les faire entendre; parce qu'on prenait alors pour une tendance irrésistible et durable des capitaux, le tourbillon passager qui semblait les entraîner vers les spéculations de la Bourse.

A cette première cause de discrédit déjà trop puissante est venue s'en ajouter une autre; les devis estimatifs de la dépense, dressés par le Gouvernement, ont excité une juste défiance; on n'a pas un instant révoqué en doute le

mérite des ingénieurs de l'Etat qui avaient été chargés de ces études; mais ces ingénieurs avaient été obligés de presser leurs travaux, de hâter leurs rapports, et par conséquent de hasarder des chiffres, ou du moins des approximations incertaines. Les ingénieurs des Compagnies, en revoyant ces projets, ont touché de plus près à la réalité des choses; ils ne travaillaient pas pour un avenir lointain, mais pour mettre incessamment la main à l'œuvre; ils ne pouvaient pas ajourner les difficultés, il fallait les résoudre immédiatement et calculer, au juste, combien devait en coûter la solution.

Le public n'a pu ignorer alors que les dépenses dépasseraient de beaucoup les prévisions, et craignant, à tort ou à raison, que les estimations des Compagnies ne fussent elles-mêmes au dessous de la vérité, il s'est habitué à regarder les entreprises de chemins de fer comme des abîmes dont il n'était pas possible de sonder la profondeur.

Telle est, Monsieur le Ministre, la double origine du discrédit dont les chemins de fer ont été frappés.

Voici maintenant les conséquences que l'on doit en attendre : les chemins de fer se commencent, mais ils ne s'achèveront pas; les Compagnies essaient de se mettre à l'œuvre, et jusqu'au dernier moment, malgré toutes les traverses qu'elles éprouvent, elles resteront dans les limites du possible, scrupuleusement fidèles aux engagemens qu'elles ont contractés; mais, deshéritées de la confiance publique à laquelle elles avaient des droits, en présence d'une loi qui les frappe d'impuissance, elles auront bientôt épuisé les quelques millions, produit des versemens effectués; alors les travaux devront être suspendus; alors ces grands ouvrages qui étaient à juste titre regardés comme les monumens industriels les plus

beaux et les plus féconds de l'époque, ne seront, en réalité, que des ruines informes et stériles.

Ils devaient être la gloire de l'industrie française; ils en seront la honte. Les choses une fois arrivées à ce point, il faudra bien chercher une solution définitive. Il s'en présentera trois : l'emprunt, la vente ou l'abandon; les deux premiers seront impossibles. Les Compagnies, à défaut du versement des actions, chercheront à emprunter, elles n'y parviendront pas, parce que, après avoir dépensé 8 ou 10 millions, il leur en manquera 30 ou 40 pour le chemin d'Orléans, 80 ou 100 pour le chemin de la mer; elles chercheront à vendre; elles n'y parviendront pas davantage, parce que les acheteurs auront su apprécier les charges du contrat et la crise funeste qui en aura été la conséquence.

Les Compagnies, après avoir consommé leur ruine, après s'être en vain débattues contre d'insurmontables obstacles, seront donc réduites à la nécessité d'abandonner à l'Etat et leur cautionnement et leurs travaux : triste héritage dont le Gouvernement n'aurait pas à se glorifier, et dont les ennemis du Pays ne manqueront pas de s'applaudir. Ils diront que notre force et notre prospérité ne sont qu'une prospérité et une force illusoires; que la France se vante en vain de son génie, de ses ressources et de ses œuvres; qu'elle échoue dans la plupart de ses entreprises; que l'esprit d'association qui prend sa racine dans la confiance et dans la stabilité des Gouvernemens, n'est chez nous qu'un germe sans vigueur, incapable de se développer; que les sociétés les plus solides, les plus fortement constituées, celles qui ont la sanction de la loi et qui ont pour but un intérêt public, trouvent en France moins de partisans que les sociétés extravagantes qui viennent chercher des dupes à la Bourse. Ils oseront ajouter que le

discrédit des Compagnies n'est que le symptôme d'un discrédit qui remonte plus haut.

Tel est le langage que tiendront bientôt les ennemis du Pays, et tels sont, Monsieur le Ministre, les malheurs que nous avons à redouter nous-mêmes, si nos entreprises ne peuvent sortir de la voie funeste où elles se trouvent engagées.

Ces résultats ne sont certainement pas ceux que l'on espérait. Nous dirons donc avec assurance que la loi a manqué son but; qu'elle a paralysé les Compagnies; qu'elle les a frappées de mort, au lieu de leur donner, comme elle le devait, les élémens de vie et de puissance indispensables à leur prospérité.

Les discussions devant les Chambres ont prouvé que les Pouvoirs de l'Etat, en constituant les Compagnies de chemins de fer, se proposaient un double but: d'une part, ils voulaient que de grands travaux publics, éminemment profitables au pays, fussent promptement exécutés; d'une autre part, ils espéraient imprimer à l'esprit d'association une direction plus forte et plus sérieuse.

Comment ce double but a-t-il été atteint? Vous ne l'ignorez pas, Monsieur le Ministre; les travaux à peine commencés ne pourront s'achever, et l'esprit d'association reçoit le coup le plus funeste.

Mais il est temps encore de prévenir d'aussi déplorables résultats : notre intérêt et notre devoir nous imposaient la tâche d'étudier le mal et d'y chercher un remède; nous venons de remplir cette tâche; c'est à vous maintenant de prononcer. Ministre des travaux publics, chargé spécialement de veiller aux intérêts matériels du pays, il vous appartient plus qu'à tout autre de défendre une œuvre à laquelle le souvenir de votre nom doit rester à [redacted]mais attaché; solidaire de nos succès comme de nos re-

vers, vous ne voudrez pas laisser périr une cause qui importe à l'honneur et à l'intérêt de la France.

Veuillez agréer l'assurance du respect avec lequel nous avons l'honneur d'être,

Monsieur le Ministre,

Vos très humbles et très obéissans serviteurs,

*Les Administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans,*

Signé : le comte PILLET-WILL, président ; E. ANDRÉ, F. BARTHOLONY, le comte DARU, L. DUFOUR, J. HAGERMAN, F. MATHIEU, J. ODIER, et A. DE WARU.

# PROJET DE TARIF.

| | | PRIX MAXIMUM. | | |
|---|---|---|---|---|
| | | PÉAGE. | TRANSPORT. | TOTAL. |
| | | *Par Tête et par Kilomètre.* | | |
| | | FR. C. | FR. C. | FR. C. |
| YAGEURS on compris l'impôt au Trésor sur ix des places. | Voitures couvertes et fermées, à glaces, suspendues sur ressorts, 1re Classe........................................ | » 08 | » 04 1/2 | » 12 1/2 |
| | Voitures couvertes et fermées, à glaces, suspendues sur ressorts, 2e Classe........................................ | » 07 | » 03 | » 10 |
| | Voitures découvertes, mais suspendues sur ressorts, 3e Classe. | » 05 | » 02 1/2 | » 07 1/2 |
| ESTIAUX. | Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait. | » 10 | » 05 | » 15 |
| | Veaux et porcs, moutons, brebis et chèvres..................... | » 02 1/2 | » 01 1/2 | » 04 |
| | | *Par Tonne et par Kilomètre.* | | |
| HOUILLE. | ......................................................... | » 08 | » 04 1/2 | » 12 1/2 |
| RCHANDISES. | 1re Classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucres, cafés, drogues, épiceries, denrées coloniales, objets manufacturés ........................................ | » 17 | » 08 | » 25 |
| | 2e Classe. — Blés, grains, farines, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.......... | » 13 | » 07 | » 20 |
| | 3e Classe. — Pierre à chaux et à plâtre, moëllons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes......... | » 10 | » 05 | » 15 |
| ETS DIVERS. | Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulés)........................................ | » 17 | » 08 | » 25 |
| | Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide et machine locomotive ne traînant pas de convoi............... ....... ...... | » 17 | » 08 | » 25 |
| | Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement, en voyageurs ou marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide. | | | |
| | Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner. | | | |

# LETTRE

## A M. LE PRÉSIDENT DU CONSEIL,

### MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

---

Paris, le 6 janvier 1839.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT DU CONSEIL,

La Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans prend la liberté d'appeler votre attention sur la note ci-jointe, qu'elle a adressée à M. le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

Après avoir fait de vains efforts pour obtenir la confiance des capitalistes et pour calmer de trop profondes inquiétudes, il lui reste à remplir un autre devoir, c'est de venir, avec la juste espérance d'être entendue, signaler au Gouvernement, et à vous en particulier, Monsieur le Président du Conseil, la véritable cause des embarras qu'elle éprouve, les dangers réels qui la menacent, et les mesures décisives qui peuvent la sauver.

Le discrédit dont nos actions sont frappées nous inspire des craintes sérieuses pour l'avenir; le premier versement de 25 pour o/o a été réellement effectué, et les engagemens des Concessionnaires se trouvent ainsi exactement remplis; mais en présence des conditions rigoureuses qui nous sont imposées, et de la défaveur qui en résulte, nous n'hésitons pas à affirmer qu'il sera impos-

sible d'obtenir du public les versemens successifs nécessaires à l'accomplissement de notre œuvre; et quand même nous y parviendrions, notre capital social serait probablement insuffisant, car il résulte des études auxquelles nous nous sommes livrés depuis six mois, que si nous étions condamnés à observer scrupuleusement toutes les clauses de notre cahier des charges, à faire les embranchemens de Pithiviers et d'Arpajon, et à avoir partout des pentes de trois millimètres, la dépense, au lieu de s'élever à 23 millions (chiffre fixé par l'Administration des ponts-et-chaussées), dépasserait sans contredit de beaucoup le chiffre de 40 millions de francs.

Vous sentez, Monsieur le Président du Conseil, que lorsque les faits viennent révéler de pareilles inexactitudes, une entreprise est frappée de discrédit à son début; tous les calculs sur lesquels elle se fondait sont renversés, et, perdant l'espérance de légitimes bénéfices, elle ne trouve plus, pour agir, les capitaux sur lesquels elle devait le plus compter.

Les demandes que nous adressons au Gouvernement auraient pour but :

1° De diminuer le coût du chemin en adoucissant quelques unes des clauses les plus rigoureuses de nos cahiers des charges, sans compromettre ni la sécurité des voyageurs, ni aucun des intérêts divers que l'on doit respecter;

2° D'augmenter les chances de profit en étendant les limites trop restreintes dans lesquelles nos tarifs sont aujourd'hui circonscrits. S'il est constant que les frais de premier établissement dépassent de beaucoup les prévisions que l'on avait annoncées, ne semble-t-il pas juste de compenser cette erreur par la concession de tarifs plus élevés? D'ailleurs, les Chambres et le Gouvernement ont reconnu l'année dernière l'impossibilité de fixer, *à priori*, les droits

rémunérateurs d'une grande ligne de chemin de fer ; on a paru généralement disposé à revenir sur cette partie de la législation lorsque le temps et l'expérience auraient prononcé.

Mais, en s'arrêtant provisoirement à des chiffres trop bas, on a, sans le vouloir, porté atteinte aux entreprises qui s'organisent ; on a paru tarir la source de leurs profits, et c'est là une des causes qui ont le plus contribué, selon nous, à écarter les capitalistes sérieux : c'est là ce qui nous force aussi à demander une révision immédiate des tarifs, plutôt dans le but de produire une impression favorable sur les esprits, que dans le but de présenter, comme résolu dès à présent, un problème où figurent comme inconnus, les besoins futurs de la circulation.

3° Mais si l'on se bornait à relever les tarifs, à effacer quelques unes des clauses de notre cahier des charges, on ne réparerait que d'une manière imparfaite le mal qu'on a causé.

L'opinion publique est aujourd'hui trop prévenue pour que ce double remède nous paraisse suffisant.

Il n'échappera pas à votre haute raison, Monsieur le Président du Conseil, qu'il est bien plus difficile de rappeler les capitaux, quand, pour une cause quelconque, ils se sont éloignés, de ranimer la confiance éteinte, que de la fonder à l'origine d'une entreprise, lorsque rien encore n'est venu l'ébranler.

Le crédit des Compagnies de chemins de fer ne se relèvera que s'il trouve aide et appui dans le crédit de l'Etat : en garantissant aux actionnaires un revenu inférieur au taux ordinaire de l'argent dans les transactions communes, le Gouvernement, sans grever le Trésor, ne faisant que limiter les chances de pertes, exercera le haut patro-

nage qui lui appartient, tout en ménageant les intérêts divers qu'il est de son devoir de concilier.

Notre position est telle, Monsieur le Président du Conseil, que cette intervention, plus morale encore que financière, de l'Etat, peut seule nous donner le moyen de poursuivre nos travaux. Il nous en coûte d'avoir à vous le déclarer ; mais nous vous devons la vérité tout entière, quelque pénible qu'il soit pour nous de lui donner ainsi une sorte de constatation officielle.

Personne ne l'ignore aujourd'hui, ce qui manque aux Compagnies pour agir, ce sont les capitaux; abandonnées à leurs propres efforts, livrées à elles-mêmes, elles ne les trouveront pas. Quelle en sera la conséquence ? C'est que l'exécution des grands travaux publics par l'industrie privée sera désormais impossible; c'est que l'esprit d'association, découragé dans ses premiers efforts, ne pourra peut-être de long-temps se relever de sa chute.

N'y a-t-il pas là, Monsieur le Président du Conseil, plus qu'un intérêt privé à débattre? Ne se rattache-t-il pas à ces grandes questions des intérêts d'un ordre supérieur, sur lesquels nous sommes fondés à appeler l'attention des Pouvoirs de l'Etat, nous qui pouvons nous considérer comme les représentans, ou du moins comme les défenseurs du nouveau système de travaux publics que vous avez introduit dans notre pays, système que nous voudrions voir s'étendre, se consolider et féconder toutes les richesses de la France?

En voyant ces graves intérêts remis entre vos mains, nous éprouvons une juste confiance et nous ne pouvons nous défendre de penser que l'appui tutélaire des Pouvoirs de l'État ne nous manquera pas : aussi, sans attendre une décision d'où dépend l'arrêt de vie ou de mort des Com-

pagnies, jaloux de mettre à profit le temps, dégagés de toutes préoccupations personnelles, nous nous sommes mis courageusement à l'œuvre.

L'embranchement de Paris à Corbeil est en pleine voie d'exécution; les indemnités relatives aux acquisitions de terrains ont été réglées à l'amiable sur un grand nombre de points, et notamment dans la traversée de plusieurs propriétés importantes. Nos marchés pour la fourniture des traverses en bois, des rails, des coussinets, pour l'exécution des terrassemens, de la maçonnerie, de la charpente et des clôtures, pour l'achat des locomotives, des tenders et des wagons, sont signés.

Ces premières opérations ne nous ont pas fait négliger l'étude des autres parties de la ligne; les nivellemens sont achevés jusqu'à Orléans, et l'approvisionnement des bois nécessaires à l'établissement de la voie sur la totalité du chemin est assuré. Nous sommes prêts à appeler le plus grand jour sur tous ces actes et à les soumettre, si vous le jugez convenable, à votre haute appréciation.

En marchant ainsi d'un pas ferme à l'accomplissement d'une œuvre qui doit augmenter les ressources du Trésor et accroître la confiance du pays dans le Gouvernement du Roi, nous avons cru, Monsieur le Président du Conseil, seconder les vues de votre administration.

Mais nous sommes obligés de le redire avec la plus vive douleur et la conviction la plus profonde, si les modifications que nous demandons étaient rejetées, si l'on considérait comme une faveur imméritée la juste réparation des erreurs commises, quel que soit notre zèle, nous nous trouverions dans la plus complète impossibilité d'achever notre œuvre, et notre position serait rendue plus pénible, par cela même que nous aurions montré plus de désintéressement et de confiance.

Nous ne pouvons croire, Monsieur le Président du Conseil, que le Gouvernement ni les Chambres veuillent agir ainsi, et nous attendons avec une confiance entière les résultats de vos délibérations.

Veuillez agréer l'assurance du respect avec lequel nous avons l'honneur d'être,

Monsieur le Président du Conseil,

Vos très humbles et très obéissans serviteurs,

*Les Administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans*,

SIGNÉ : le comte PILLET-WILL, président; E. ANDRÉ, F. BARTHOLONY, le comte DARU, L. DUFOUR, J. HAGERMAN, F. MATHIEU, J. ODIER, et A. DE WARU.

19

# LES

# TRAVAUX PUBLICS

## EN BELGIQUE

ET LES

# CHEMINS DE FER

## EN FRANCE.

IMPRIMERIE DE H. FOURNIER ET COMP.,
RUE DE SEINE, 14.

19

LES

# TRAVAUX PUBLICS

## EN BELGIQUE

ET LES

# CHEMINS DE FER

## EN FRANCE

RAPPORT ADRESSÉ

A M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

PAR EDMOND TEISSERENC

ANCIEN ÉLÈVE DE L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE

PARIS

LIBRAIRIE SCIENTIFIQUE ET INDUSTRIELLE

DE L. MATHIAS (AUGUSTIN)

QUAI MALAQUAIS, N. 15

1839

Paris, le 15 juin 1839.

MONSIEUR LE MINISTRE,

L'un de vos honorables prédécesseurs, M. Martin (du Nord), a bien voulu me charger de recueillir en Belgique plusieurs documents nécessaires à son département.

Les instructions qu'il me fit l'honneur de me transmettre, soit verbalement, soit par sa lettre du 29 juin, portaient sur deux points.

Je devais dresser une statistique exacte du nombre et de l'importance des filatures de lin à la mécanique; je devais, en même temps, porter une attention toute spéciale sur tous les faits relatifs aux chemins de fer.

C'est pour m'acquitter de cette dernière tâche que j'ai l'honneur de vous adresser le rapport qui suit.

Dans son histoire des troubles des Pays-Bas, Schiller disait en parlant des Belges : « A l'esprit le plus fécond en inventions, ce peuple allie le talent le plus heureux pour profiter des inventions étrangères et les perfectionner. » Si la première moitié de ce jugement est un peu laudative, la seconde est d'une frappante vérité. Le caractère national des Belges consiste en effet tout entier dans cette aptitude des individus à s'assimiler les créations nouvelles en leur donnant un cachet particulier de convenance et d'économie.

C'est donc faire une étude pleine d'enseignements que d'examiner un peuple dominé par cet esprit d'applica-

tion, certain que l'on est d'avance de ne trouver chez lui que les résultats d'une pratique intelligente et éclairée.

Vous savez, monsieur le ministre, quelle était la situation intérieure de la Belgique quand elle décréta son chemin de fer; en se séparant de la Hollande, cette nation avait perdu à la fois une partie de sa force matérielle et le principal débouché des produits de ses manufactures. Elle savait par l'histoire des XIII$^e$ et XIV$^e$ siècles que les divisions et les rivalités de ses grandes villes avaient toujours été l'origine de sa décadence.

Donner aux puissances étrangères la mesure de sa force par une démonstration énergique, relier les populations de ses cités par un intérêt commun, imprimer à toutes les branches de son industrie une activité nouvelle en facilitant les transports; voilà le but qu'elle s'est proposé en établissant son chemin de fer, et l'on ne saurait trop admirer la persévérance infatigable qu'elle a déployée dans l'accomplissement de cette œuvre au milieu des crises politiques et financières qui sont venues l'assaillir.

Ainsi conçu, le chemin de fer belge devenait une entreprise nationale, et l'on n'aurait rien pu conclure en principe du mode adopté pour son exécution, si plusieurs votes législatifs n'étaient venus donner un caractère de généralité à un ensemble de faits particuliers. Il est en effet très-remarquable de voir que, dans un moment où le véritable esprit d'association prenait un si grand développement dans ce pays, les voies de communication étaient journellement retirées des mains de l'industrie privée; plusieurs branches de chemin de fer, destinées d'abord aux concessionnaires, étaient jointes au réseau de l'Etat; les canaux d'Antoing, de la Sambre, de Charleroi étaient successivement rachetés (1), et l'on se pré-

(1) Le canal de Charleroi vient d'être racheté, moyennant une annuité de 322,500 florins, qui sera payée aux concessionnaires jusqu'au 1$^{er}$ avril 1846.

parait à reprendre les rivières confiées aux soins des administrations provinciales.

C'est qu'à mesure que l'on recueillait les fruits de ces diverses mesures on sentait de plus en plus le besoin de les généraliser.

Mais, pour faire tant de choses d'une manière simultanée, il fallait bannir avec le plus grand soin toutes les dépenses inutiles.

Les Belges n'ont pas manqué, dans cette circonstance, à leurs sages principes d'économie; ils ont entièrement sacrifié la forme au fond; et si leur chemin de fer ne présente à l'œil qu'un aspect fort aride, il frappe l'imagination par la grandeur des résultats qu'il produit.

Bien pénétré de cette idée, qu'il existe chez nous une liaison intime entre la question des chemins de fer et celle des capitaux, je me suis appliqué à recueillir tous les faits relatifs au prix de revient des rail-ways belges, notant avec soin le prix de la main-d'œuvre, celui des matières premières, et la nature des difficultés vaincues.

Passant de là à l'exploitation, j'ai énuméré les dépenses annuelles auxquelles sont assujettis les chemins de fer et les revenus que l'on peut en espérer.

Enfin, l'unité qui préside en Belgique à l'administration des travaux publics m'a permis de rassembler, sur l'influence des chemins de fer, un certain nombre de faits entièrement neufs, qui, je l'espère, ne vous paraîtront pas sans intérêt.

Peut-être penserez-vous, monsieur le ministre, qu'à l'époque où j'ai fait ces derniers rapprochements, ils n'avaient pas encore reçu une assez longue sanction de l'expérience : aussi dois-je m'empresser de vous dire que mes prévisions n'ont pas cessé un seul instant de se réaliser. Je citerai particulièrement le fait qui se rapporte au port d'Ostende, parce qu'il a résisté à la crise commer-

ciale qui est venue frapper la Belgique pendant l'hiver de 1839 (1).

Tels sont les divers points que je me suis efforcé d'éclaircir en m'appuyant toujours sur des chiffres authentiques. Je désire, monsieur le ministre, que ce travail, dans lequel j'ai apporté beaucoup de zèle et une attention soutenue, vous paraisse digne de votre approbation.

J'ai l'honneur d'être, avec respect,

Monsieur le ministre,

Votre très-humble serviteur.

T. TEISSERENC.

(1) Il est dit à la page 114 que l'achèvement du chemin de fer jusqu'à Ostende a augmenté le tonnage de ce port de 4,200 tonneaux par mois; depuis le mois de décembre, époque à laquelle s'arrête cette observation, le tonnage du port d'Ostende a été de 44,557 tonnes à l'entrée, et de 45,599 tonnes à la sortie : total 90,156 tonnes en six mois.

De décembre 1837 à juin 1838, ce tonaege avait été de 25,618 tonnes à l'entrée, et de 25,101 tonnes à la sortie : total 50,717 tonnes.

Il y a donc augmentation de 6,573 tonnes par mois, pendant l'année 1838, en défalquant 400 tonnes pour le mouvement progressif du port, il reste encor plus de 6,000 tonnes dues au seul effet de chemin de fer; l'augmentation du chiffre des voyageurs a été de 101 personnes par mois.

# PREMIÈRE PARTIE.

## LES TRAVAUX PUBLICS EN BELGIQUE.

### CHAPITRE PREMIER.

#### ROUTES DE L'ÉTAT, ROUTES PROVINCIALES.

Supériorité des routes belges sur celles des autres pays. — Classement des routes. — Leur mode de construction. — Leur étendue. — Ce qu'elles coûtent de premier établissement et d'entretien. — Taxe des barrières. Ses produits annuels. — Routes construites par voie de concession de péages.

La France, dit M. Cordier, n'a point, dans ses meilleurs cantons, de routes comparables aux plus mauvais chemins d'Angleterre et de Belgique. Cette infériorité, qui, il faut le dire pour l'honneur de notre pays, tend chaque jour à s'effacer, est tout à fait indépendante de l'habileté des ingénieurs ; nos routes pavées sont solidement établies, et

notre système de macadamisage est au moins comparable à celui de l'Angleterre; mais, en fait de voies de communication, construire est peu de chose, si l'on n'entretient avec une scrupuleuse exactitude, et c'est précisément par l'entretien que nous péchons. Il faut cependant reconnaître que les éléments de destruction sont plus nombreux chez nous que chez nos voisins, et si l'on objecte que le climat de la France est moins variable que le leur, nous pourrons observer à notre tour que nos routes sont exemptes de péages, et qu'elles opèrent près des 8/9 de nos transports annuels, ce qui, pour le dire en passant, est la critique la plus amère de notre navigation intérieure. Il faut aussi tenir compte de la construction de nos voitures de roulage, presque toutes à deux roues, et qui détériorent d'autant plus les chaussées, qu'elles suivent toutes exactement la même ornière; des facilités accordées au commerce pour la quotité des chargements; enfin de la tolérance de l'administration pour les voitures des messageries, où l'on entasse impunément ou moyennant une amende insignifiante, un tiers en sus des voyageurs qu'elles devraient contenir (1).

Le macadamisage est encore à peu près inconnu, ou du moins rarement employé en Belgique, et tandis que la France l'adopte exclusivement pour ses grandes routes, que l'Angleterre

(1) Voyez la note 1 à la fin du volume.

introduit les empierrements jusque dans les rues de Londres, les ingénieurs belges persévèrent dans leur système de chaussées pavées (1).

On sait que ce genre de construction est le plus solide de tous, et n'a d'autre défaut que d'être un peu dispendieux; mais la taxe des barrières rendant un bénéfice net assez considérable, il est tout naturel que l'on ait moins regardé à l'économie; aussi ces routes peuvent-elles être citées comme les plus belles de l'Europe : elles sont plus larges que celles de l'Angleterre, infiniment mieux entretenues que celles de France.

On les divise en trois catégories :

*Routes de l'État*, de 1re et 2e classe, qui sont exécutées et entretenues aux frais du trésor;

*Routes provinciales*, qui sont à la charge des provinces;

*Chemins vicinaux*, dont les dépenses sont faites par les communes (2).

(1) Les routes de l'État de première classe ont une largeur de 19 mèt. 50 cent.; celles de deuxième classe, si elles traversent les bois, ont une largeur de 13 mèt. 60 cent., sinon de 11 mèt. 70; les routes provinciales sont larges de 9 mèt. 75 : dans ces largeurs ne sont pas compris les fossés ni les empiétements des talus.

En France, les routes royales ont de 12 mèt. 50 à 8 mèt. 50 de largeur, les routes départementales de 8 mèt. 50 à 6 mèt. 50.

Elles sont encore plus étroites en Angleterre.

(2) Le gouvernement concède un assez grand nombre de routes par voie d'adjudication avec droit de percevoir le péage uniforme de la Belgique.

Dans le courant de 1837, une compagnie a entrepris d'établir dans la Campine des communications en routes, chemins de fer, canaux, dont l'étendue aura près de 100 lieues.

On estime à 70,000 hectares la surface occupée par les voies de terre achevées, c'est à peu près $\frac{1}{42}$ de la surface totale du pays; leur longueur est donnée par le tableau suivant:

| PROVINCES. | ROUTES de l'État. | ROUTES provinciales. | ROUTES concédées. | TOTAL par province. |
|---|---|---|---|---|
| Anvers, | 26 l. | 34 l. | « | 60 l. |
| Brabant, | 100 | 40 | 2 | 142 |
| Flandre occidentale, | 100 | 37 | « | 137 |
| Flandre orientale, | 82 | 14 | 15 | 111 |
| Hainaut, | 115 | 12 | 10 | 137 |
| Liége, | 65 | 10 | 35 | 110 |
| Limbourg, | 71 | 7 | « | 78 |
| Luxembourg, | 101 | 12 | « | 113 |
| Namur, | 77 | 8 | « | 85 |
| Total. . . | 737 | 174 | 62 | 973 |

L'étendue des routes, *à l'état d'entretien*, était en France, en 1836, de 11,693 lieues, savoir:

| | | |
|---|---|---|
| Routes royales, | 6,180 | lieues. |
| Routes départementales, | 5,513 | id. |
| Total. | 11,693 | |

La surface de la Belgique étant $\frac{1}{17}$ de celle de la France, ces 973 lieues correspondraient à 16,500 lieues pour un pays de même étendue que le nôtre; c'est $\frac{1}{3}$ en sus environ de la longueur de notre réseau viable: il est bien entendu ici que nous ne

parlons pas des routes en construction ou non entretenues (1).

C'est une grave question que de savoir s'il convient d'établir des péages sur les routes ordinaires; s'il n'est pas juste que ceux-là paient, qui profitent des travaux; question résolue négativement en France, mais comprise d'une manière opposée chez nos voisins. Quelque opinion que l'on professe à cet égard, on est forcé de convenir que la Belgique retire les plus grands fruits de cette mesure, et par là nous n'entendons pas seulement parler des deux millions que produit cet impôt; c'est assurément un résultat qui mérite quelque attention,

(1) La division des routes n'étant pas exactement la même en Angleterre, il est difficile d'établir une comparaison; depuis 1661, époque de l'établissement des barrières dans ce pays, on y distingue deux classes de routes :

Les routes sur lesquelles on a établi des barrières, qui sont entretenues sur le produit des barrières, soit s'il est nécessaire au moyen d'une prestation en nature ou en argent;

Les chemins de second ordre qui sont à la charge des paroisses et qui peuvent être comparés à nos chemins vicinaux ou nos routes départementales.

L'étendue des routes de terre est en Angleterre,

| | | |
|---|---|---|
| Routes à barrières | 20,000 milles | ( 8,045 lieues). |
| Non sujettes à la taxe des barrières, | 100,000 milles | (40,225 lieues). |

Les surfaces de l'Angleterre et de la France sont dans le rapport de 3,7 à 1.

La supériorité des routes anglaises sur celles de France provient principalement de la surveillance des *overseers*, particuliers investis, pendant un temps limité, de la haute surveillance du chemin, et qui sont responsables des dommages arrivés aux voitures, par défaut d'entretien de la route.

mais ce n'est pas le seul. Les routes donnent au-delà de ce qu'elles coûtent, et l'on peut mettre, comme nous le disions tont à l'heure, beaucoup moins de parcimonie dans l'entretien; on y est même forcé, parce que ceux qui paient la taxe veulent être bien servis pour leur argent, et ils ont raison. Ajoutez à cela que, depuis la loi du 19 juillet 1832, l'excédant du produit de la taxe des barrières a été affecté à l'amélioration des routes anciennes et à la construction de routes nouvelles; en sorte que, sans charger le budget, et d'une manière insensible, le pays voit chaque jour s'accroître et s'embellir ses communications intérieures.

Ce résultat est d'autant plus satisfaisant, que sur ces routes très *roulantes* (1), un même cheval peut traîner des poids considérables, en sorte que, y compris la taxe des barrières, les transports ne sont guère plus coûteux en Belgique qu'en France; aussi cette taxe, si violemment combattue après la révolution belge et qui n'avait été conservée que provisoirement pendant les années 1832, 1833 et 1834, vient-elle d'être constituée d'une manière définitive et sans la moindre opposition par la loi du 10 mars 1838.

C'est qu'aujourd'hui personne ne songe plus à en contester l'utilité.

Bien que depuis 1830 on ait accordé nombre

(1) Voyez la note 2 à la fin du volume.

d'exemptions, et que l'on ait réduit le droit de 5 ½ p. 0/0 par la conversion du cens en 2 centimes, les adjudications de la taxe ont suivi d'année en année une marche presque constamment ascendante (1).

Elles ont été en 1838 de

| | | |
|---|---|---|
| | 2,497,965 fr. 00 c. | pour les routes de l'État, |
| et de | 253,385 90 | pour les routes provinciales. |
| Total. | 2,751,350 fr. 90 c. | |

Les dépenses d'entretien des routes de l'État sont portées au budget pour une somme de 2,175,200 f. C'est un peu moins de 4,000 fr. par lieue, ou les ⅔ de cette même dépense en Angleterre. En France, l'entretien des routes pavées coûte 82 cent. par mètre, soit 3,280 fr. par lieue; celui des routes macadamisées, 51 cent. pour les routes royales, 31 cent. pour les routes départementales, c'est 2,040 fr. et 1,240 fr. par lieue.

Le droit de barrière belge est fixé d'une manière uniforme pour toutes les routes, productives ou non productives; il est par lieue de 5,000 mètres:

| | |
|---|---|
| Pour une voiture à quatre roues, de | 0,10 |
| Pour une voiture à deux roues, de | 0,05 |
| Pour chaque cheval, de | 0,10 |

Jusqu'à l'année 1838, chaque barrière était remise en adjudication tous les ans et donnée au plus fort enchérisseur. La loi du 10 mars, en con-

(1) Voyez la note 3 à la fin du volume.

servant ce mode, a autorisé le gouvernement à conclure des baux pour plusieurs années et à procéder aux adjudications, soit aux enchères, soit au rabais.

Les recettes des routes de l'État s'étant élevées à 2,751,350 fr., et les dépenses à 2,175,500 fr., c'est un produit net de 585,850 fr., qui sera affecté aux améliorations dans le courant de 1838.

En outre des lignes de première et seconde classe, entreprises en vertu de la loi du 19 juillet, trente nouvelles routes provinciales ont été décrétées et votées en 1837, cinq concédées par voie de péage et pour un temps limité dans le courant de 1838, enfin des soumissions ont été déposées pendant cette même année, pour l'ouverture de sept routes dans la province du Hainaut, et de deux routes dans la province de Liége. Il y a tout lieu de croire que ces concessions ne tarderont pas à être accordées. Quelques provinces ont décidé qu'elles donneraient des subsides aux entrepreneurs, en se réservant la propriété de la route; d'autres ont posé en principe qu'il ne serait entrepris aucune route sur les fonds communs, avant qu'on n'ait essayé de trouver un concessionnaire.

## CHAPITRE II.

### LIGNES DE NAVIGATION NATURELLES ET ARTIFICIELLES.

Répartition entre les grandes villes. — Division hydrographique de la Belgique. — L'Escaut, le Rhin, l'Yser. — Etendue des rivières navigables comparée à celle de la France et de l'Angleterre. — Origine des canaux belges, — leur étendue, — leur rachat. — Reprise des rivières confiées par l'Etat aux conseils provinciaux. — Ce qu'on peut en conclure.

---

Ce n'est pas seulement par l'ensemble et la perfection de ses routes que la Belgique est digne d'être citée; son réseau navigable n'est pas moins complet, ni moins bien entretenu que ses voies de terre, et, dans ce royaume, il n'est pas de ville un peu importante qui ne possède, soit une rivière améliorée, soit un canal, et le plus souvent tous les deux à la fois. Ainsi *Bruxelles* a ses canaux de Willebroek et de Charleroy; *Gand* est traversé par l'Escaut, la Lys, le canal de Terneuzen, le canal de Bruges; *Bruges* par les canaux de Bruges, d'Ostende, de Lisseweghe; *Mons* possède la Haine canalisée, le canal d'Antoing; *Namur* la Meuse, la Sambre canalisée; *Liége* la Meuse, le canal de la Vesdre; *Malines* la Dyle, le canal de Louvain,

le canal de Willebroek, et comme toutes ces lignes sont entretenues avec soin, qu'elles offrent aux barques ou navires un tirant d'eau convenable en toute saison, les transports de cette nature ont pris une véritable importance en Belgique. Il est vrai que ce pays, plus que tout autre, a eu besoin de se créer une navigation artificielle; les fleuves qui le traversent ont tous leur courant dirigé du midi vers le Nord, et leur embouchure en Hollande, de sorte que ses produits n'auraient pas eu de débouchés économiques et certains, si l'on ne se fût décidé à mettre les centres manufacturiers en rapport avec la mer par des canaux.

La Belgique peut être divisée en deux grands bassins, celui de l'Escaut avec ses affluents, le Demer, la Dendre, la Durme, la Dyle, la Lys, la Nèthe, le Rupel, et celui du Rhin qui comprend la Moselle, la Meuse et ses affluents, l'Amblève, l'Ourthe, la Sambre, la Vesdre. En joignant à ces rivières l'Yser, petit fleuve qui se rattache plus particulièrement au bassin de l'Aa, on forme un total de 962,746 mètres de rivières navigables plus ou moins améliorées et dans lesquelles les barques peuvent prendre un tirant d'eau qui dépasse presque toujours 1 mètre, 80 (1).

D'après la statistique de la France, publiée par le ministre du commerce, la longueur totale de la

(1) Voyez la note 4 à la fin du volume.

navigation des cours d'eau était en 1837 de 8,225,269 mètres; c'est un peu plus de la moitié de cette même longueur en Belgique, toute proportion de surface territoriale gardée. Si l'on étendait le même calcul à l'Angleterre, qui possède 2,928,380 mètres de rivières navigables et dont la surface est les $\frac{27}{100}$ de celle de la France, on trouverait que notre infériorité est encore là de $\frac{2}{9}$, en sorte que pour l'étendue des cours d'eau propres à la navigation, la Belgique passe en première ligne, vient ensuite l'Angleterre, puis en dernier lieu la France.

Ce n'est pas, comme on pourrait le croire, le désir de joindre les trois bassins indiqués ci-dessus, qui a donné naissance aux canaux belges. Pendant toute la durée des XIV^e^ XV^e^ et XVI^e^ siècles, ce pays était en possession du commerce de l'Europe, et il servait d'entrepôt aux produits du nord et du midi, qui venaient s'échanger dans ses ports. En 1471, la Confédération Anséatique, après avoir déclaré que Bruges était le seul marché des villes de cette Confédération dans les Pays-Bas, y établit ses consuls et ses comptoirs, et cette vieille cité, tranquille et silencieuse aujourd'hui, fut assourdie par les mouvements d'un immense commerce qui élevait chaque jour sa puissance et ses richesses. Cet état de prospérité fut violemment interrompu par les guerres civiles du XV^e^ siècle, auxquelles les Brugeois prirent une part si active, et les négociants

étrangers, ne trouvant plus dans ce port une assez grande sécurité, transportèrent leurs comptoirs à Anvers. Ce fut donc Anvers qui hérita de la prospérité de Bruges, et, un moment, elle fut citée comme la ville la plus opulente du monde; mais les jalousies qu'elle avait accumulées autour d'elle consommèrent enfin sa ruine. Les Espagnols commencèrent l'œuvre par l'incendie (1576); le traité de Munster, qui consacra la fermeture de l'Escaut (30 janvier 1648), fit le reste.

Depuis 1648, et malgré les efforts tentés à diverses reprises pour relever l'ancienne splendeur d'Anvers, la Hollande a toujours su conserver à Amsterdam le commerce général du nord; un instant, en 1717, une société s'était organisée à Gand, Bruges et Ostende, sous le nom de Compagnie des Indes; ces villes purent croire au retour de leur prospérité, mais cette espérance fut de courte durée; et, la protection de l'Autriche lui ayant manqué, la Compagnie des Indes belge s'évanouit devant la coalition des puissances étrangères.

On voit, d'après ce court exposé, que la préoccupation principale des grandes villes de Belgique avait été de se rattacher à la mer et de rendre leur accès facile aux navires de commerce. Aussi les divers canaux qu'elles construisirent dans ce but ont-ils des tirants d'eau de 2 mètres 4 centimètres à 4 m. 25 c., des écluses de 50 à 60 mètres. Plus tard seulement et quand, de purement commerçante

qu'elle était, cette nation devint industrielle, on creusa les canaux de Mons, d'Antoing et de Charleroy, qui, avec la Sambre canalisée, ont réuni la Meuse à l'Escaut par deux directions, et ont ouvert aux bassins houillers de Liége, Namur, Mons et Char leroy, des débouchés :

*Vers la France*, par la Meuse, la Sambre, le canal de Condé et l'Escaut supérieur; — le canal d'Antoing, l'Escaut inférieur, la Scarpe et les canaux du Nord.; — le canal d'Antoing, l'Escaut inférieur, le canal de Bruges, celui de Plasschendal, celui de Nieuport et les canaux de la Flandre française;

*Vers la Belgique*, par la Meuse, la Sambre, le canal de Charleroy, les canaux de Mons et d'Antoing.

*Vers la Hollande*, par la Meuse et le Rhin, — le canal de Charleroy, celui de Willebrock et l'Escaut;

*Vers l'Allemagne*, par la Meuse et le Rhin.

Quoique ce réseau navigable de la Belgique soit assez complet, il y manque encore plusieurs branches essentielles qui rendraient la répartition entre les diverses parties du territoire beaucoup plus juste, et relèveraient les provinces de l'Est de leur déplorable infériorité : ainsi il serait urgent de jeter au travers de Luxembourg un vaste canal qui associât ce pays aux rapides progrès de la province de Liége et qui opérerait en même temps la

jonction de la Meuse et de la Moselle; il faudrait aussi établir une communication directe entre l'Escaut et la Meuse, pour éviter aux bateaux le long détour du canal de Charleroy, qui, en outre de l'allongement qu'il cause, nécessite des transbordements toujours coûteux (1). Une ligne directe de l'Escaut au Rhin serait également nécessaire, pour faciliter le transit de l'Allemagne vers la mer, au travers de la Belgique; enfin, auprès de ces grands travaux, d'autres moins étendus, mais non moins importants, devraient être faits, ainsi, moyennant une dépense de cinq à six millions, appliquée au prolongement du canal de Mons jusqu'à la Sambre, on établirait une ligne continue de navigation depuis Tournay jusqu'à Liége; on ouvrirait un débouché nouveau vers Mons aux minerais de fer d'entre Sambre et Meuse. En appliquant huit à neuf millions à un canal de l'Yperlée à l'Escaut, le bassin de l'Yser serait uni à ceux de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin, l'on abrégerait la longue et dangereuse navigation de la Lys, et deux cours d'eau qui ne sont, la plupart du temps, séparés que par une distance moindre de quatre lieues, seraient unis à peu de frais. Il y aurait encore quelques améliorations à introduire dans le régime de la Dendre, et un million à consacrer au canal d'Espières.

(1) Le canal de Charleroy est à petite section, c'est le seul conçu dans ce système.

Ces travaux importent grandement à la Belgique, ils ne sont pas sans intérêt pour la France: sauf le cas assez rare de concurrence des lignes de transit, deux pays liés par des sympathies réciproques, et par d'anciens souvenirs de fraternité, ne peuvent rester indifférents à leurs progrès mutuels, et nous ne sommes plus aux siècles d'erreur où l'on croyait que le meilleur moyen de s'enrichir consistait à ruiner ses voisins. Ajoutons qu'en même temps que la prospérité des Belges, avec lesquels nous faisons annuellement pour plus de 100 millions d'échanges, contribuera à notre prospérité, nous profiterons des voies nouvelles qu'ils ouvrent à nos portes, et il n'est pas douteux que ces perfectionnements, joints à quelques travaux intérieurs, devenus indispensables, tels que la jonction de la Meuse avec le canal des Ardennes par Reims et de la Marne avec la Saône par Gray et Saint-Diziers, n'imprime un mouvement très-favorable à notre commerce du nord-est.

Tous ces projèts, du reste, sont en cours d'exécution ou en demeure d'être prochainement réalisés. La communication entre le Rhin et l'Escaut va être opérée par le chemin de fer d'Anvers à Cologne par Liége, et si plus tard l'état d'hostilité qui existe entre la Belgique et la Hollande avait un terme, la rail-route d'Elberfeld à Venlo par Dusseldorf pourrait être dirigée sur Anvers moyen-

nant une dépense de 15 millions, somme peu considérable, si l'on observe qu'Anvers serait ainsi mis en rapport avec tous les centres industriels de l'Allemagne, Elberfeld, Solingen, Reinscheid, Lennep, Creveld, Urdingen, Gladbach, Reydt, Wiersen, et que cette ligne prolongée au travers de la Westphalie, de la Saxe et du Brandebourg, pourrait devenir un jour la tête du railway d'Anvers à Berlin. Le canal d'entre Meuse et Moselle destiné à vivifier le Luxembourg, était déjà fort avancé en 1830 et n'a été interrompu que par suite du provisoire écrasant qui pèse sur cette malheureuse province; un arrêt, en date du 11 décembre 1837, a décidé qu'il devait être repris (1); le canal de Mons à la Sambre a été décrété, quelques différends relatifs à la traversée de Mons, en retardent seuls l'exécution. Les canaux d'Espierres et de l'Yperlée sont soumis à une enquête; enfin,

(1) Ce travail entrepris par une compagnie dite Société du Luxembourg, fondée au capital de 10 millions de florins (2,000 actions de 5,000 florins), a été commencé en avril 1829, et devait être achevé en 1835 sous peine de déchéance. Il est estimé à 13,257,226 fr. 96 c. La pente totale de 684 mèt. 95 sera rachetée par 150 écluses et plusieurs barrages, et la longueur totale du canal sera de 262,971 mèt., c'est-à-dire supérieure aux plus grands canaux de France et d'Angleterre, qui ont respectivement 224,092 mèt. (canal du Languedoc), et 236,578 mèt. 57 (canal grande jonction de la Tamise au canal d'Oxford).

Il est fort à désirer que cette œuvre gigantesque soit achevée; la France elle-même en retirerait un grand avantage, par suite de la jonction de l'Oise et de la Seine à la Moselle. En ce moment le ministre des travaux publics poursuit les directeurs de la Société luxembourgeoise pour les forcer à continuer le canal de Meuse. L'affaire a été portée devant les tribunaux, elle est en appel.

les chambres belges viennent de voter 40,000 fr. à valoir sur 200,000 pour l'amélioration de la Meuse dans le Limbourg et 95,000 fr. pour la construction d'un barrage mobile sur l'Escaut.

La longueur totale de la navigation artificielle en Belgique est de 460,220 mètres (1); c'est environ le double de cette même longueur en France, toute proportion de surface gardée. Cette infériorité, du reste, serait peu de chose, si nous savions utiliser nos richesses; or, c'est spécialement en ce point qu'excellent nos voisins les Belges; par la diminution des tarifs et du temps des chômages, ils ont donné à leur navigation intérieure une véritable importance, et l'on ne voit pas chez eux des vins et des blés, récoltés sur le bord d'un canal, choisir de préférence la voie de terre (2). Ce n'est pourtant pas que leurs canaux aient tous été construits par l'État ou par des concessionnaires disposés à se ruiner dans l'intérêt du bien public;

(1) Voyez la note 4 à la fin du volume.

(2) L'un des membres les plus destingués des ponts-et-chaussées, M. Vallée, raconte le fait suivant dans une petite publication pleine d'intérêt, intitulée des *Voies de communication.*

« On a construit il y a sept à huit ans, sur le bord de la Saône à Châlons, « un moulin à vapeur d'une grande force; c'est une vaste et magnifique « usine, due à l'industrie d'hommes du pays, très-capables et parfaitement « entendus en affaires commerciales. Eh bien! pendant les deux années que « durèrent les travaux, ils projetèrent d'acheter des blés dans le Charolais et de les amener par le canal du Centre et de la Saône jusqu'à leur « établissement. Dès qu'il fut achevé, ils allèrent, en effet, près de Charolles faire des achats, et ils vinrent au bureau de Génelard pour acquitter les droits; mais, à leur grande surprise, ils virent que ces droits « rendaient le transport par eau plus cher que par terre. Le receveur

le canal d'Antoing avait été concédé le 12 mars 1823 pour vingt-deux années, moyennant un droit de 0 fr. 19 c. par lieue et par tonneau ; celui de Charleroy, le 6 mai 1826 pour trente-quatre années avec un péage de 0 fr., 13 c. La canalisation de la Sambre avait donné lieu à une adjudication passée le 2 juillet 1825 et qui accordait à M. Remi du Puydt le droit de percevoir un péage de 0 fr., 16 c. par tonne et par distance de 4000 mètres ; mais aussitôt que le mouvement des marchandises, sur ces lignes, fut devenu assez actif pour rendre l'élévation des droits préjudiciable au commerce, le gouvernement n'hésita pas à les racheter (1).

Ce sont là des exemples qu'on cite et qu'on admire en France, mais on ne les imite pas. Nous avons cependant des lignes navigables de première classe, grevées de droits qui s'élèvent jusqu'à 40 et 68 centimes, c'est-à-dire trois et quatre fois plus forts que les péages des canaux belges rachetés !

« lui-même leur dit qu'il était bien constant que le Canal du centre ne « pouvait pas, à cause des péages, servir à transporter les blés de Génelard à Châlons. »

Concluons de là qu'en creusant des canaux et en substituant l'obstacle des tarifs à celui des montagnes qui séparaient les bassins de nos rivières, nous n'avons que faiblement favorisé notre commerce.

(1) Le canal d'Antoing et la Sambre canalisée ont été rachetés l'un en 1828, l'autre tout récemment ; à l'heure qu'il est, le ministère belge négocie la rétrocession du canal de Charleroy.

Par suite de ces modifications, les péages ont été abaissés de moitié sur le canal d'Antoing, d'un quart sur la Sambre canalisée, de $\frac{1}{7}$ sur le canal de Charleroy.

Il y a plus, et ce fait récemment mis au jour par les discussions des chambres servirait merveilleusement ceux qui veulent réserver à l'État le monopole des travaux publics. En Belgique, ainsi que nous aurons lieu de le dire bientôt, l'administration est non seulement chargée d'exploiter les travaux publics, mais, antérieurement à l'année 1836, elle était de plus investie du droit absolu de concession. Profitant de cette latitude, elle avait pris, en décembre 1819, un arrêté en vertu duquel les revenus des rivières étaient cédés aux provinces qu'elles traversaient, à charge de réparation et d'entretien. On avait pensé que le régime des cours d'eau ne pouvait que gagner à être remis entre les mains des parties les plus intéressées à leur perfectionnement, et dont l'attention n'était pas distraite par un grand nombre de travaux. Les provinces se trouvèrent ainsi investies des mêmes devoirs et des mêmes droits que la plupart de nos compagnies concessionnaires, auxquelles les canaux construits par les ponts-et-chaussées ont été livrés sous condition d'entretien et de quelques réparations plus ou moins importantes. On devait cependant espérer que la voix de l'intérêt public serait plus écoutée dans un conseil provincial que dans une assemblée d'actionnaires. Une expérience de vingt années a démontré qu'il en était tout autrement. Les provinces, se considérant comme usufruitières, n'ont donné et ne

donnent journellement accès qu'aux dépenses d'une rentrée prompte et certaine; toute amélioration peu productive, quelle qu'en soit d'ailleurs l'utilité, est impitoyablement repoussée, à ce point, que le ministre des travaux publics, après plusieurs démarches infructueuses auprès des conseils provinciaux, vient de porter à son budget divers crédits, pour la construction d'un chemin de halage sur la Lys, pour l'établissement d'un barrage mobile sur l'Escaut, pour la dérivation de la Meuse à Liége, et il a annoncé en même temps qu'il allait reprendre la gestion de ces rivières, pour les retirer de l'état d'abandon où elles se trouvent.

N'y a-t-il pas aussi un enseignement pour nous dans cette expérience? et lorsque des faits analogues se reproduisent journellement sur nos canaux, nos plaintes s'exhaleront-elles toujours en vaines paroles, et n'en viendrons-nous pas à les formuler enfin d'une manière réelle, c'est-à-dire pratique?

Cette détermination du ministre belge donne à présumer que l'on adoptera prochainement pour les rivières une classification analogue à celle qui a été prise sur les routes. Les immenses bienfaits produits par la loi de la taxe des barrières, qui applique à l'amélioration des routes anciennes l'excédant des recettes des péages, ne peut qu'encourager le gouvernement dans cette voie.

## CHAPITRE III.

### CHEMINS DE FER.

Origine du chemin de fer belge. — Discussion législative auquel il a donné lieu. — Loi du 1er mai 1834. — Organisation particulière du personnel des ingénieurs attachés au chemin.

---

Après être sorti victorieux des luttes qui assurèrent sa nationalité, le peuple belge avait encore d'immenses difficultés à vaincre. Son commerce, devenu florissant à l'abri de la paix, se trouvait frappé de deux terribles coups : la privation du débouché qu'offrait à ses produits le commerce de la Hollande ; la fermeture de l'Escaut, qui annulait en quelque sorte le plus beau de ses ports, celui d'Anvers. Ce n'était pas tout. Les rapports chaque jour plus actifs de la Belgique et de l'Allemagne, Anvers et Cologne, étaient devenus impossibles par la navigation du Rhin, coûteux par la voie du roulage, qui se trouvait dépossédé de la route directe. Pour couper court à ces difficultés, et pour mettre le commerce belge à l'abri du mauvais vouloir de ses

voisins, le gouvernement reprit un projet déjà agité et abandonné plusieurs fois, celui de la jonction de l'Escaut au Rhin par l'intérieur de la Belgique.

Trois moyens d'exécution se présentaient :

L'achèvement du canal du Nord, projeté et commencé par les Français en 1808;

La jonction du Demer à la Meuse par un canal, et celle de la Meuse au Rhin par un chemin de fer.

Le chemin de fer d'Anvers à Cologne ;

Le conseil des ponts-et-chaussées, appelé à juger ces trois moyens (1), décida, à l'unanimité, que le choix de la route en fer présentait les avantages suivants : « Une économie considérable de temps « dans les transports, la conservation à l'agricul- « ture d'une grande surface de terrains, et celle à « l'industrie de nombreuses usines, dont un canal « aurait pris les eaux ; enfin, l'entretien et l'usage « d'un établissement qui offre à l'industrie et à la « classe ouvrière un travail plus productif, en bé- « néfice de main-d'œuvre, que le creusement d'un « canal. » En conséquence de quoi, « il convenait

(1) La Belgique possède un corps des ponts-et-chaussées hiérarchiquement organisé comme le nôtre, mais qui ne se recrute pas dans une école polytechnique, par cette raison bien simple que cette institution manque à ce pays.

La liberté d'enseignement, qui est un des principes fondamentaux de la révolution belge, s'opposera toujours à une création de cette espèce. Pour y suppléer autant que possible, le gouvernement a établi à Gand une école industrielle, dans laquelle les jeunes gens peuvent se préparer à la carrière des ponts-et-chaussées.

« d'employer les moyens les plus efficaces pour « arriver au prompt établissement de la commu- « nication entière. » Le conseil des ponts-et-chaussées ajoutait, quant au mode d'exécution, « *qu'en* « *général l'entreprise des travaux de cette impor-* « *tance doit être confiée à l'intérêt particulier par* « *voie de concession de péages* (1). »

D'après cette résolution, sans s'inquiéter de l'hostilité de la Prusse, et bien convaincu que tôt ou tard la jonction de la Meuse au Rhin aurait lieu, en dépit de toutes les répugnances politiques, et par la force même des choses, le gouvernement belge, après avoir fait dresser un cahier des charges, se disposa à concéder le chemin. Mais, pour dégager autant que possible sa responsabilité dans une entreprise si importante, il annonça que le mode de concession directe, habituellement employé en Belgique, serait remplacé, pour cette fois, par une adjudication sur la base d'un péage à perpétuité.

Un grand nombre de compagnies s'étaient organisées, et l'adjudication allait avoir lieu, quand une discussion s'éleva au sein de la chambre des représentants, sur les droits du gouvernement en matière de concessions à péages. Plusieurs mem-

(1) Il est singulier que, tandis que les corps des ponts-et-chaussées de Belgique et de France concluaient d'une manière tout opposée en matière de travaux publics, le premier ait été chargé de l'exécution des chemins de fer, tandis que l'autre en a été exclu.

bres firent observer que la Belgique était le seul pays constitutionnel où les concessions fussent abandonnées aux jugements administratifs, et tout à fait en dehors de la législature. Ils ajoutèrent que l'importance du chemin proposé était telle, que l'avis des chambres devait être connu avant de prendre une décision irrévocable. Ces remarques, appréciées du cabinet, le décidèrent à suspendre l'adjudication, jusqu'à l'époque ultérieure où une loi aurait été décrétée relativement aux travaux publics. On arriva ainsi à la session de 1833-34.

La question des chemins de fer s'y représenta, mais sous une face toute nouvelle. Deux habiles ingénieurs des ponts-et-chaussées avaient dressé un mémoire, où les dépenses et le mode d'exécution étaient discutés avec une netteté remarquable; dans cet écrit, MM. Simons et de Ridder, après avoir démontré que les produits couvriraient l'intérêt et l'amortissement du capital nécessaire, au moyen d'un péage très modique, faisaient ressortir avec force tous les motifs qui militaient en faveur de l'exécution par l'État. « Avant une première pé-
« riode d'exploitation de cinq à dix années au
« moins, disaient-ils, pendant laquelle on puisse
« juger de la proportion d'accroissement que la
« circulation éprouvera, il est impossible de déter-
« miner la véritable valeur de l'entreprise; il ne
« suffit pas que dès à présent le péage basé sur le
« mouvement actuel du commerce entre Anvers,

« Bruxelles et Liége, soit regardé comme très mo-
« déré et avantageux dans l'état actuel du com-
« merce ; à ce taux même il sera une charge oné-
« reuse au public, lorsqu'on viendra à reconnaître
« qu'il pouvait être moindre encore. C'est ainsi que
« le canal de Pommerœul à Antoing, simple dé-
« tournement d'une navigation déjà existante, des-
« tiné au transport des houilles de Mons vers les
« Flandres et la Hollande, et dont le tonnage, à cette
« époque, semblait devoir être bien connu, après
« avoir été calculé avec toute la prudence dési-
« rable, d'après des documents officiels, devoir
« exiger, pour l'amortissement de sa dépense, une
« concession de 50 années, trouva un adjudicataire
« pour 21 ans, et, malgré cette énorme différence,
« le gouvernement, dès la troisième année d'ouver-
« ture, reconnut l'avantage de racheter cette con-
« cession, en remboursant comptant les 2,300,000
« florins que le canal avait coûté, plus une prime
« de 1000,000 florins, tant l'augmentation toujours
« croissante du mouvement commercial avait rendu
« la hauteur des péages hors de toute proportion.
« La route doit donc rester la propriété indivisible
« de l'État, non seulement pendant la construction,
« mais encore pendant un certain nombre d'an-
« nées d'exploitation suffisant pour reconnaître
« la véritable valeur de l'entreprise ; c'est alors seu-
« lement que la concession pourra être offerte, et
« acceptée avec loyauté et connaissance de cause. »

Les discussions de la tribune firent ressortir d'autres arguments non moins considérables. Ainsi la difficulté de régler convenablement le tarif du cahier des charges, dans l'incertitude où l'on était de savoir si la Prusse autoriserait ou non la jonction de la Meuse au Rhin (1); l'urgence de conserver au gouvernement une latitude complète dans la modification des tarifs, afin d'éviter que la Hollande ne fît au chemin de fer belge une redoutable concurrence, soit en abaissant les péages de ses canaux, soit en construisant une ligne rivale; enfin, l'on mit en avant plusieurs de ces raisons plus spécieuses peut-être, mais qui produisent toujours une certaine impression sur les assemblées politiques, comme, par exemple, les sympathies présumées de quelques-uns des concessionnaires pour la dynastie déchue.

Le résultat de cette discussion mémorable fut l'adoption d'une loi en sept articles, dont voici le texte :

Art. 1er. — Il sera établi dans le royaume un

(1) La population d'Aix-la-Chapelle est de 41,000 habitants, celle de Cologne de 72,500 habitants. Le mouvement de ce port est de 369,896 tonneaux sur lesquels 235,123 arrivent ou partent en amont, et conséquemment prendraient la route en fer de préférence au Rhin, si les frais de péage étaient assez modérés. Ce peu de mots suffiront pour montrer l'influence que devait avoir sur la fixation des tarifs le prolongement du railway jusqu'à Cologne. Le cahier des charges, prévoyant le cas où ce prolongement aurait lieu, stipulait un abaissement de tarifs ; mais on conçoit qu'il était à peu près impossible de régler ces conditions avec quelque justice. Voyez la note 8 à la fin du volume.

système de chemins de fer, ayant pour point central Malines, et se dirigeant, à l'est, vers la frontière de Prusse, par Louvain, Liége, Verviers; au nord, sur Anvers; à l'ouest, sur Ostende, par Termonde, Gand, Bruges; et au midi, sur Bruxelles, vers les frontières de France, par le Hainaut.

Art. 2. — L'exécution sera faite à charge du trésor public et par les soins du gouvernement.

Art. 3. — Les dépenses de cette exécution seront couvertes au moyen d'un emprunt qui sera ultérieurement réglé par une loi.

Art. 4. — En attendant la négociation de l'emprunt, il est ouvert au gouvernement un crédit de dix millions qui sera couvert en tout ou en partie par l'émission de bons du trésor aux conditions de la loi du 16 février 1833.

Les avances ou les bons du trésor seront remboursés sur les premiers fonds de l'emprunt.

Art. 5. — Les produits de la route provenant des péages, qui devront être annuellement réglés par la loi, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie.

Art. 6. — Avant le 1er juillet 1835 et d'année en année, jusqu'au parfait achèvement des travaux, il sera rendu un compte détaillé aux chambres de toutes les opérations autorisées par la présente loi.

Art. 7. — A dater de l'ouverture de chemins de fer entre Liége et Anvers, le péage sur les canaux de Hainaut sera réduit aux taux de péage à établir sur le chemin de fer par tonneau et par kilomètre.

Ainsi donc, le jour où la nécessité de l'exécution par l'État est bien clairement apparue aux chambres, sentant que *qui veut la fin veut les moyens*, elles ont autorisé le ministère à contracter un emprunt et ne sont pas jetées sur des excédants de recettes fort problématiques, comme on voulait le faire en France, ou dans une émission de billets hypothéqués sur des possessions d'outremer sans valeur réelle, ainsi que le proposait le cabinet de La Haye, l'année où son projet sur les travaux publics fut rejetée par un vote unanime (1).

L'article 7 est également digne d'attention à plusieurs titres ; d'abord parce qu'il est établi dans un but d'égale répartition des moyens de transports entre les diverses provinces. Il ne suffit pas en effet de dire à une province : En attendant que votre tour vienne de profiter des rails-way, je vous donne une ligne navigable. Si cette ligne est grevée d'un péage de 0 fr. 10 cent. à 0 fr., 12 c. par kil., non compris les frais de halage, 0 fr. 02 au moins, comme cela se présente le plus ordinairement, ne pourra t-elle pas vous répondre, que vous lui accordez la faveur de payer ses transports plus cher et de

(1) Voyez la note (a) à la fin du volume.

rester dix fois plus long-temps en route, que les provinces favorisées. Ainsi entendue, la juste répartition est réellement dérisoire.

L'article ci-dessus présente aussi cela de remarquable qu'il tendrait à prouver qu'en Belgique, cette prétendue supériorité des canaux sur les chemins de fer, pour le transport des marchandises, est loin d'être admise sans contestation.

Depuis ce premier vote, les trois pouvoirs, encouragés par les admirables résultats des lignes déjà exploitées, ont successivement augmenté ce réseau; d'une ligne de Gand à la frontière de France par Tournay avec embranchement sur Courtrai, et d'une autre ligne qui, partant de Namur, passera près de Charleroy et viendra se joindre au chemin de fer de Bruxelles à Valenciennes. La longueur totale du réseau, ainsi complété, sera de 135 lieues.

Pour terminer ce petit historique, il nous reste à dire quelques mots des mesures prises par le gouvernement pour assurer la prompte exécution des travaux, pour éviter ces interminables formalités administratives que M. Nothomb caractérisait si bien en disant qu'elles étaient *impuissantes pour le bien, impuissantes contre le mal.*

L'avant-projet remis aux chambres belges s'exprimait ainsi à ce sujet :

« Nous pensons que l'État ne pouvant exiger de « l'administration générale toute l'activité et la

« surveillance immédiate qu'une semblable en-
« treprise exige par ses détails, sinon difficiles, au
« moins très compliqués, il importe, pour assurer
« l'économie et la promptitude dans cette opéra-
« tion gouvernementale, qu'une commission spé-
« ciale, nommée par l'acte qui ordonnera l'établis-
« sement de la route, soit investie des pouvoirs
« administratifs en tout ce qui concerne la con-
« struction et l'exploitation, tant sous le rapport de
« la direction et de la surveillance des travaux que
« de la négociation de l'emprunt et de l'emploi des
« fonds. Elle fixerait les détails du tracé de la route
« entre les points déterminés, contracterait au
« nom du gouvernement et en se conformant aux
« lois l'achat des propriétés dont l'emprise serait
« nécessaire, elle contracterait et solderait tous les
« marchés relatifs à l'entreprise, opérerait les re-
« cettes et acquitterait les intérêts de l'emprunt.
« A l'époque des sessions annuelles des chambres,
« elle rendrait compte de sa gestion au gouver-
« nement ».

Ces vérités furent comprises, et l'on n'hésita pas à trancher le mal dans sa racine: une organisation toute spéciale fut appliquée au personnel des chemins de fer; les deux ingénieurs qui avaient dressé l'avant-projet furent investis de la direction générale des travaux, soustraits à la filière hiérarchique, et mis en rapport direct avec le ministre. On leur donna plein pouvoir pour contracter les marchés,

passer des adjudications; puis on leur dit: Faites!

L'événement a montré si cette détermination énergique a profité au pays.

Depuis cette époque et à mesure que le besoin s'en est fait sentir, on a apporté quelques légères modifications à cette organisation primitive (1), mais ce qui en forme la base, l'unité de direction et la grande latitude laissée aux ingénieurs-directeurs a toujours subsisté. C'est que c'était réellement là le *sine qua non* du succès.

Le premier projet du chemin de fer de Cologne a été mis au jour en février 1832; la sanction législative date du 1er mai 1834; le 1er août 1838 la Belgique était sillonnée d'un réseau de 64 lieues de rail-way. Total, six ans et six mois. En voilà tantôt douze que nous discutons sans rien faire! (2)

(1) Voyez la note 5 à la fin du volume.

(2) L'un des membres les plus distingués du corps des ponts-et-chaussées, M. Navier, avait déjà publié un mémoire sur l'établissement du chemin de fer de Paris au Hâvre en 1827.

## CHAPITRE IV.

### EXÉCUTION DU CHEMIN DE FER.

Mode d'exécution adopté, — 64 lieues de chemin de fer exécutées en quatre années. — Exactitude des devis. — Aperçu des difficultés vaincues. — Conditions d'art, largeur de la voie, poids des rails, croisements, fondation de rail-way, traversée des routes à niveau. — Matériel, sa composition et sa valeur en 1838. — Compte détaillé d'un kilomètre de chemin de fer à simple voie, matériel compris. — Dépense totale d'établissement, 34 millions. — Ressources mises à la disposition des ingénieurs.

---

Le vote de la législature belge avait sensiblement modifié le projet primitif. Ce n'était plus une ligne de commerce à établir entre deux ports, mais un vaste réseau qui devait relier toutes les villes principales de la Belgique, et toucher à la fois la France, l'Allemagne, la Hollande et l'Océan.

Le jour où une pareille loi fut décrétée, la Belgique fit véritablement acte de viabilité, et elle prit rang parmi les nations européennes. C'était en effet une grande leçon donnée aux vieilles monarchies, que ce petit royaume naissant, écrasé

par les dépenses de l'état de guerre, encore mal remis des secousses d'une révolution récente, s'imposant d'immenses sacrifices pour faire ce que n'avait encore osé aucun peuple du continent!

Les études du chemin d'Anvers à Liége, avec embranchement sur Bruxelles, étant seules terminées, comme d'ailleurs on ne pouvait tout commencer à la fois, les deux ingénieurs, auteurs de l'avant-projet et qui étaient investis de la direction générale des travaux, donnèrent la préférence à la section de Malines à Bruxelles. Ils pensèrent, avec raison, que cette partie devant être à la fois la plus productive et la plus facile à établir, les bénéfices de son exploitation dissiperaient la méfiance des hommes sincères opposés au projet, et que dès lors rien n'arrêterait plus l'essor du chemin de fer belge.

Plusieurs moyens d'exécution se présentaient : la surveillance directe, les conventions de gré à gré, l'entreprise par adjudication soit *à forfait*, soit sur *bordereau à prix*. Le premier avait le défaut d'exiger un personnel trop nombreux, et l'inconvénient plus grave encore de ne pas assigner de limites certaines aux dépenses. L'adjudication, au contraire, faisant agir l'intérêt privé dans une limite convenable, et pouvant procurer un rabais avantageux pour la chose publique, on lui donna la préférence toutes les fois qu'on put le faire avec avantage. Seulement, pour

assurer la bonne et solide exécution des travaux, un cahier des charges fut dressé, dans lequel, après avoir détaillé les devoirs de l'entrepreneur, la manière dont il devait opérer, et les matériaux qu'il lui fallait prendre, avec l'indication des points d'extraction, on stipulait : 1° Que l'entrepreneur serait responsable de la solidité des travaux qu'il aurait exécutés, pendant les six mois qui suivraient leur entier achèvement; 2° que pour assurer l'exécution de cette clause, un cinquième de la valeur des ouvrages terminés serait retenu pendant cette période de temps; 3° que les travaux exécutés sans autorisation, hors des heures habituelles de travail, pourraient être refusés; 4° que l'administration se réservait le droit de faire démolir, aux frais de l'entrepreneur, tous ouvrages mal exécutés, ou dont les dimensions ne seraient pas conformes aux plans et indications délivrés pour l'exécution. Enfin, l'article 51, prévoyant le cas où quelque contestation s'élèverait entre l'administration et l'entrepreneur, convenait qu'elles seraient décidées par trois arbitres nommés : le premier, par le demandeur; le second, par le défendeur; et le troisième, par les deux arbitres que les parties auraient désignés, ou, en cas de désaccord entre ces deux arbitres sur le choix du troisième, par la cour d'appel de Bruxelles, à la requête de la partie la plus diligente.

On mit encore plus de promptitude dans l'exécution que dans le vote; la loi avait été décrétée

le 1er mai 1834; un mois après, les ouvriers étaient à l'ouvrage et l'anniversaire du vote législatif fut dignement célébré par l'inauguration de la section première du chemin de fer, longue de 20,300 mètres. Un an plus tard, et le même jour, une nouvelle ligne, de 23,500 mètres, fut livrée au public, celle de Malines à Anvers.

L'année 1837 vit successivement s'ouvrir :

| | |
|---|---|
| Le 2 janvier, la section de Malines à Termonde. Longueur. . . . . . . . . | 26,700 m. |
| Le 10 septembre, la section de Malines à Louvain. . . . . . . | 23,750 |
| Le 22 septembre, la section de Louvain à Tirlemont. . . . . . | 17,750 |
| Le 28 septembre, la section de Termonde à Gand. . . . . . . . | 30,500 |

Puis vinrent, sucessivement, trois autres inaugurations en 1838, savoir :

| | | |
|---|---|---|
| Le 2 avril | la section de Tirlemont à Waremme . . | 27,200 |
| | la section de Waremme à Ans. . . . . . | 18,900 |
| Le 12 août, la section de Gand à Bruges. . . . . . . . . . | | 44,500 |
| Le 28 août, la section de Bruges à Ostende. . . . . . . . . . | | 23,500 |
| | Total. | 256,600 m. |

Ainsi, dans l'espace de quatre années, les ingénieurs belges ont établi un peu plus de soixante-quatre lieues de rail-way, sans compter ici les parties des sections d'Ans à Liége, de Gand à Deynze-Petegen, de Bruxelles à Tubise, de Landen à Saint-Troud, qui sont construites. C'est la première fois qu'une rapidité aussi grande est apportée dans l'établissement d'un chemin de fer. L'exécution en quatre années, de la ligne de Birmingham est regardée en Angleterre comme un tour de force.

Il paraîtrait même qu'entraînés par l'impatience nationale, les ingénieurs n'ont pas eu le temps d'étudier les tracés avec toute la réflexion convenable ; en sorte que, disait, il y a un peu de jours, M. Nothomb, les étrangers qui traversent la Flandre de Gand à Ostende, ne voyant que des bruyères et des marais, doivent se demander si c'est là ce pays si fertile et si vanté de l'agriculture classique. On s'aperçoit aujourd'hui que, par un léger détour, il eût été facile de pénétrer au cœur de cette province, et cette partie du rail-way, qui est la moins fréquentée, eût été une des plus productives.

Si la précipitation seule produit de semblables résultats, la France n'a rien à redouter de ce côté.

Le vote de la législature belge, changea presque entièrement le projet primitif, disions-nous tout à l'heure, et cependant, la station centrale de Malines fut conservée, à cause de nécessités topogra-

phiques. On aurait bien pu, il est vrai, percer la montagne qui sépare Bruxelles et Louvain; mais la crainte d'effrayer les représentants par la perspective d'une forte dépense, avait fait écarter des devis toutes les difficultés un peu dispendieuses. Ainsi on avait admis dans quelques parties des courbes d'assez court rayon; on avait décidé que le chemin serait à une seule voie, jusqu'à ce que la nécessité d'en établir deux eût été démontrée.

Depuis que l'exploitation commencée a donné, et au-delà, l'intérêt à 5 p. 0/0 du capital engagé, les ingénieurs ont pu aborder plus franchement les travaux dispendieux, et rectifier les défectuosités, que la nature même des circonstances les avait forcé d'admettre; c'est là une cause qui a dû rendre les dépenses réelles supérieures au devis primitif.

Il n'est cependant pas sans intérêt, de voir jusqu'à quel point ce corps des ponts-et-chaussées, si prompt à l'ouvrage, est estimateur exact. C'est surtout intéressant pour nous, Français, habitués que nous sommes à voir les dépenses réelles surpasser les devis de 50, 100, 200 et 400 p. 0/0.

Voici le tableau des prix de l'avant projet et du coût réel des sections achevées.

| | Dépense présumée. | Dépense réelle. |
|---|---|---|
| De Bruxelles à Anvers, | 4,975,920 | 3,925,733 |
| De Malines à Termonde, | 1,730,000 | 1,718,435 |
| De Termonde à Gand, | 2,135,000 | 2,460,202 |
| De Gand à Bruges, | 2,516,000 | 2,428,737 |
| De Malines à Louvain, | 1,414,300 | 2,618,519 |
| De Louvain à Tirlemont, | 2,362,300 | 3,244,009 |
| De Tirlemont à Waremme, | 2,911,960 | 2,553,689 |

Ainsi, sur une moyenne de cinquante-deux lieues les devis ont été dépassés de 10,000 fr. environ par kilomètre. 10,000 fr., c'est assurément quelque chose; mais si l'on considère, d'une part, que l'établissement de ces sections a été fait à partir de 1835, c'est-à-dire d'un moment où l'industrie belge, entrée dans une voie nouvelle de progrès, prenait tout son essor, mouvement qui a eu pour résultat, d'augmenter le prix de la main-d'œuvre, en même temps que les demandes quotidiennes de fer élevaient la valeur des rails; d'autre part, qu'encouragés par les grands bénéfices de l'exploitation du chemin de Bruxelles à Malines, les ingénieurs firent quelques corrections dans leurs tracés primitifs, augmentèrent le poids des rails, la largeur de la voie; si enfin, on fait entrer en ligne de compte l'accroissement du prix des terres, à mesure que le chemin en approchait, on trouvera que cette différence est réellement insensible, et je suis persuadé que les compagnies organisées en France, bonifieraient volontiers les estimations de 10,000, même de 50,000 fr. par kilomètre,

si on voulait leur garantir que les dépenses s'arrêteraient là.

Ce n'est pas, comme on pourrait le croire, comme on l'a répété plusieurs fois, que les chemins de fer belges aient été construits dans des terrains parfaitement plats, qu'ils n'aient présenté aucune difficulté sérieuse, qu'ils n'aient nécessité aucuns travaux d'arts; alors, assurément, il n'eût pas été difficile de faire coincider les devis avec les dépenses réelles. Le prix des terres et celui du fer une fois déterminés, on aurait établi l'avant-projet sur des bases certaines. Mais il n'en est point ainsi; ce rail-way, dans toute la partie qui unit Malines à Liége, se trouve en lutte avec des obstacles multipliés; il a son tunnel long de 900 mètres, des remblais et des déblais de 500 à 1,000 mètres de long sur 17 et 18 mètres de hauteur, des plans inclinés vers la Meuse, en un mot, tout ce qui constitue de grands mouvements de terrains.

Pour détruire complètement toute prévention à cet égard, nous renvoyons à l'extrait de l'avant-projet transcrit dans les notes (1); on y verra par exemple que dans une longueur de moins de 22 lieues, et non compris les tunnels, on a dû remuer plus de quatre millions de mètres cubes de terre, savoir :

2,466,000 met. c. à transporter de déblai en remblai.

(1) Voyez la note 6 à la fin du volume.

1,698,000 mèt. c. à déposer sur berge ou emprunter au-delà des francs-bords.

Nous pourrions encore, dans le même but, reproduire quelques-uns des considérants qui ont déterminé le conseil des ponts-et-chaussées à l'adoption des plans inclinés, pour opérer la descente de la Meuse.

« Après un examen attentif des divers projets, « et plusieurs recherches sur le terrain, la commis- « sion a donné la préférence aux plans inclinés.

« Sans cela il eût fallu quatre remblais ayant res- « pectivement 29, 24, 20 et 17 1/2 mèt. d'éléva- « tion. Or, ceux de Tirlemont et d'Esmaël qui ont « 17 et 18 met., ont inspiré à plusieurs personnes « des craintes sérieuses.

« Les ponts et viaducs placés au-dessus auraient « eu 77, 50 et 42 mèt. de hauteur ; après ces tra- « vaux, il y aurait eu des déblais d'une hauteur « de 68 mèt. et formant douze millions de mètres « cubes à déblayer, puis un tunnel de 3,160 mètres, « puis un déblai de trois millions de mèt. c.

« Malgré tout cela, on n'aurait pu éviter des « courbes à petits rayons dans les pentes de 0,005.

« On a donc dû s'arrêter à des plans inclinés; « seulement, on a eu soin d'en adoucir la pente, « de manière à pouvoir arrêter le convoi avec « des freins, dans le cas où cela deviendrait né- « cessaire (1). »

(1) Voyez la note 7 à la fin du volume.

Après ces citations, personne ne viendra sans doute prétendre que le chemin de fer belge est établi sur un terrain plat. Or, ce qu'il faut bien remarquer, c'est que chacune des sections les plus dispendieuses, prise isolément, a coûté moins de 175,000 f. par kilomètre; et cependant bien qu'il n'y ait qu'une voie, les travaux de terrassement sont faits de manière à en recevoir deux quand cela deviendra nécessaire; la journée des terrassiers est à peu près de 2 fr. 25 à 2 fr. 70 comme aux environs de Paris, le prix des rails a varié de 37 à 42 fr. les 100 kil.: M. Kœchlin les paye 34 fr. en France; enfin l'hectare de terre a coûté en moyenne plus de 5,000 fr.; elle coûterait un peu moins chez nous; en présence d'une si grande similitude dans les prix, on se demande comment avec des éléments semblables, nous avons jusqu'à ce jour obtenu des résultats si différents.

Les notes qui se trouvent à la fin de ce volume donneront une idée suffisamment exacte du tracé des chemins de fer belges. On y verra que les pentes générales ne dépassent pas 3 $\frac{1}{2}$ millimètres par mètre, et les plans inclinés devenus indispensables pour opérer la descente de la Meuse, qui, dans une longueur de 700 mètres présente une différence de niveau de 131 mètres, ont une inclinaison de 2 cent. 8 mill. et 3 centimètres. Quelques pentes partielles de 6 à 8 millièmes ont été introduites aux abords des ponts, mais sur une lon-

gueur qui n'excède jamais 500 mètres. De Bruxelles à Malines, il y a même une pente de 1 centième sur une longueur de 100 mètres; elle est franchie sans difficulté au moyen de la vitesse acquise.

Les courbes à grand rayon ont été adoptées toutes les fois que cela s'est trouvé possible; il en existe cependant un assez grand nombre qui ont moins de 500 mètres et qui n'occasionnent pas de rallentissement bien appréciable.

Les rails sont en fer laminé, de forme ondulée, et ils pèsent 22 k. par mètre courant. Dans l'avant-projet soumis aux chambres, ce poids n'était porté qu'à 17 k., mais en même temps, la largeur de la voie proposée était d'un mètre, 40 c.; la discussion ayant fait ressortir l'avantage de porter cette largeur à 1 m. 50, on a dû augmenter en même temps le poids des rails. Quant aux changements de voie, ils s'opèrent tous à l'aide de rails mobiles, mis en mouvement par une tige liée à un excentrique, appareil employé sur le rail-way de Saint-Germain et qui, quoiqu'un peu dispendieux, est assurément le meilleur de tous, parce qu'il n'est pas sujet à des dérangements inaperçus comme les aiguilles mobiles et qu'il peut être facilement garanti contre la malveillance ou la curiosité en couvrant l'excentrique d'une boîte qui ferme à clef.

L'exécution pratique des chemins de fer est trop bien connue aujourd'hui, pour que nous entrions dans des détails minutieux sur la pose des

rails; il nous suffira de dire que le coussinets reposent sur des billes ou traverses en bois non équarries, et qui s'appuient elles-mêmes sur un massif de fondation en sable, briquaillons, pierrailles, cendre de houille, épais de 50 centimètres, dont le prix a varié de 4 à 6 fr. 20 c. le mètre cube (1). Les bois admis pour supports sont : le chêne (tetard), le bouleau, le saule montant, l'orme, le sapin gras, le tremble et le peuplier; ils ont de 40 à 44 centimètres de diamètre. On les scie par le milieu pour en former les billes qui sont posées au travers de la voie sur la partie plane ainsi obtenue. Quant à l'assujettissement des coussinets, il s'obtient en pratiquant sur le dos de la bille une entraille transversale, puis, en perçant deux trous qui sont remplis par des chevilles de fer; le rail est retenu dans le coussinet par une clavette également en fer.

Ce qu'il importe surtout de remarquer dans les tracés, c'est qu'ils coupent à niveau les routes de première et deuxième classe toutes les fois que cela est possible. Une simple barrière a été mise des deux côtés du chemin et en travers de la route qui est fermée en vue des convois par un *garde-barrière* affecté spécialement à ce service. Or, comme la circulation est plus grande sur ces lignes

(1) L'ensablement du chemin de fer de Saint-Germain a coûté 4 fr. 50 cent. par mètre courant; la largeur occupée par deux voies étant d'environ 8 mèt., ce serait à peu près 1 fr. 12 cent. par mètre cube de sable. Sur le chemin de Versailles, rive gauche, le mètre cube de sable a coûté un peu moins de 4 fr.

que sur aucune de celles de l'Angleterre, et que les accidents sont pour le moins aussi rares, on peut dire dès aujourd'hui que cette règle des traversées de grandes routes sur ou sous des ponts est parfaitement inutile, et c'est là un immense progrès qui diminuera d'une manière très-sensible le prix de premier établissement des chemins de fer.

Les locomotives employées sont à six roues, on sait que cette disposition présente l'avantage de répartir plus uniformément le poids de la machine et d'en augmenter la force et l'adhérence; les wagons pour voyageurs ou pour marchandises ont leurs boîtes placées extérieurement aux roues, ce qui diminue à la fois le frottement des essieux et les chances de rupture.

Voici quel était le matériel au 25 janvier 1838, alors qu'il y avait six sections formant 36 lieues, en cours d'exploitation.

| | | Disponibles. | En réserve. | En réparation. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| Locomotives. | de 14 pouces, | 4 | « | 1 | 5 |
| | de 12 id. | 7 | « | 3 | 10 |
| | de 11 id. | 10 | « | 4 | 14 |
| Voitures. | diligences, | 12 | « | 8 | 20 |
| | char-à-bancs, | 40 | 10 | 25 | 75 |
| | wagons, | 50 | 10 | 44 | 104 |
| | id. à bagages, | 8 | « | 4 | 12 |

Valeur moyenne de chaque espèce de voiture :

| | |
|---|---|
| Locomotive avec son tender, | 40,000 fr. |
| Berlines, | 6,000 |
| Diligences, | 5,200 |
| Char-à-bancs, | 3,250 |
| Wagons, | 2,500 |
| Fourgons, | 1,800 |

Le matériel indiqué ci-dessus, y compris plates-formes pour locomotives, ponts à peser, réservoirs d'alimentation, etc., valait donc un peu moins de 2 millions.

Depuis cette époque le matériel a été plus que doublé. En octobre 1838, il y avait 40 locomotives, sur lesquelles un tiers se trouvait à l'atelier des réparations ; l'étendue des lignes ouvertes était alors de 64 lieues ; elles avaient coûté 32 millions de francs (1), matériel compris. Ce dernier se compose des machines et wagons affectés au service du chemin, et de plusieurs locomotives, mises à la disposition des entrepreneurs de terrassement.

La dépense de 26 millions répartie entre 256 kil. donne une moyenne de 102,000 fr. par kil. pour un chemin de fer dont les $\frac{5}{6}$ sont à simple voie et le dernier sixième à double voie. Comme les parties qui restent à exécuter présentent de sérieuses difficultés, il est probable que cette moyenne s'élè-

(1) Ces 32 millions se divisent ainsi :

| | |
|---|---|
| Établissement des 10 sections, stations, ateliers, etc. | 26,000,000 |
| Intérêt des capitaux pendant l'exécution, | 2,000,000 |
| Matériel. | 4,000,000 |
| Total | 32,000,000 |

## CHAPITRE V.

### EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER.

Règlement administratif. — Dépenses d'exploitation ; entretien et police de la route par kilomètre et par voyageur ; frais de halage ; prix du combustible ; influence de la charge par convoi ; frais d'administration. — Dépenses totales de transport. — Comptes profit et pertes, bénéfices résultant. — Récapitulation.

---

L'exploitation des chemins de fer belges donne lieu à deux sortes d'examen :

Celui de l'administration proprement dite ;

Celui des comptes, profits et pertes.

Pendant les premiers temps de la mise en activité du chemin, et alors qu'il n'y avait qu'une ou deux sections achevées, les ingénieurs-directeurs étaient restés à la tête de l'exploitation ; mais quand une fois ce service eut pris une grande importance, par suite de l'ouverture de nouvelles lignes, on sentit la nécessité de le constituer séparément, et un arrêté royal créa un directeur des chemins de fer, seul en rapport avec le ministre, et qui fut chargé des parties exploitées du railway.

M. Nothomb, ayant publié un règlement géné-

ral, fruit de cinq années d'expérience, et dans lequel tous les détails administratifs sont classés et définis d'une manière aussi complète que possible, nous passerons légèrement sur ce point, renvoyant, pour plus ample information, à cette pièce originale, reproduite dans les notes placées à la fin de ce volume.

Nous attachons d'autant plus de prix à la faire connaître, qu'il nous a semblé qu'elle devait éviter bien des tâtonnements malheureux, soit aux compagnies autorisées à faire des règlements pour la police et l'exploitation des chemins qui leur ont été concédés, soit au gouvernement français, dans le cas où les chambres, mieux éclairées, le mettraient en demeure d'agir.

Entrons maintenant dans l'étude des dépenses d'exploitation. C'est ici que les chemins de fer belges sont le plus intéressants à consulter.

On a dit, en effet, qu'ils n'étaient pas solidement construits; que leurs traversées à niveau nécessiteraient une nuée de garde-barrières; que l'État administrait toujours chèrement.

Si cela est vrai, il faut en conclure que les frais d'entretien, de traction et d'administration doivent être beaucoup plus considérables sur ces chemins que sur tous les autres, et que la somme de ces dépenses peut être prise comme une limite supérieure, relativement à l'exploitation des rails-routes en général.

Cette conclusion ressortira encore plus vraie, si l'on observe qu'il n'existe encore en Europe aucune ligne de quelque étendue, qui soit aussi fréquentée.

Voici comment se divisent les dépenses d'exploitation des chemins de fer.

1° *Frais d'entretien de la route*, qui comprennent les salaires des surveillants, des cantonniers, pontonniers, garde-barrières, garde-excentrique, terrassiers; — les achats de fournitures, comme outils, rails, coussinets, billes à remplacer, etc.; — les traitements et frais de route du personnel attaché aux travaux.

2° *Frais de transports*, qui se composent des salaires des chefs d'atelier, conducteurs de locomotives, ouvriers; — des fournitures de consommation, houille, graisse, étoupe; — des fournitures d'entretien du matériel, fer, charronnage, peinture, etc.; — des traitements et frais de route du personnel.

3° *Frais de perception*, qui embrassent les salaires d'ouvriers employés au transport des bagages; — les fournitures de bureau, papiers, impressions, reliures, chauffage, menu entretien du mobilier, secours, etc.; — les traitements du personnel, directeur, contrôleurs, receveurs, commis, garçons de bureau, portiers, gardes-convoi.

Avant d'entrer dans l'examen de chacune de ces

dépenses, nous devons faire une observation préliminaire.

Ainsi que nous avons eu occasion de le dire plus haut, l'accroissement tout à fait inattendu du nombre des voyageurs, et l'insuffisance de matériel qui en a été la conséquence, ont retardé jusqu'à ce jour l'organisation du service des marchandises.

Dans ce moment, le chemin de fer belge ne porte encore que les effets des voyageurs et les paquets dits de diligence; les premiers sont reçus gratuitement, jusqu'à concurrence de 20 kilog. par personne, et les excédants de poids soumis à une taxe perçue de 10 en 10 kilog., et qui est moyennement de 4 centimes par quintal métrique et par 1,000 mètres. Le transport des seconds s'effectue par le moyen des wagons qui sont loués en entier aux commissionnaires de roulage, et pour un prix moyen de 2 cent. par 100 kilog. et par 1,000 mètres. Ces diverses marchandises, ne donnant pas lieu à des transports séparés, sont placées à la suite des convois de voyageurs et occasionnent les mêmes dépenses.

La charge des wagons pour marchandises est limitée à 3,000 kilog.; celle des wagons et char-à-bancs, qui contiennent trente voyageurs, pesant en moyenne 100 kilog., bagage compris, est également de trois tonnes; d'où il résulte que chaque voiture chargée de marchandises peut être re-

gardée comme équivalente à un wagon rempli de voyageurs.

Cette remarque était essentielle à faire pour apprécier exactement la dépense par tête et par kilomètre; elle va trouver son application dans un instant.

### 1° *Entretien et police de la route* (1).

La première section ouverte fut celle de Malines à Bruxelles : elle n'avait alors qu'une seule voie.

Elle a coûté d'entretien :

Du 1er mai 1835 au 1er janvier 1836, 50,584 fr., ainsi divisés :

| | | |
|---|---|---|
| Frais d'entretien, | 43,000 f. | 00 c. |
| Traitements, | 3,925 | 03 |
| Frais de route, | 3,658 | 98 |
| Total, | 50,584 f. | 01 c. |

La distance qui sépare ces deux villes étant de 20,300 mètres, c'est 3,734 fr. par kilomètre et par année, ou 311 fr. par kilomètre et par mois.

Du 1er mai 1836 au 1er janvier 1837, cette même dépense a été de 37,326 fr. 56 cent., ou de 2,760 fr. par kilomètre et par année, ou, encore, 230 fr. par kilomètre et par mois.

Du 1er janvier 1838 au 31 octobre, la dépense a été :

(1) Voyez la note 8 à la fin du volume.

| | | |
|---|---|---|
| Salaire des surveillants temporaires, | 383 f. | 50 c. |
| id. des cantonniers, pontonniers, etc., | 32,398 | 34 |
| id. des terrassiers, | 1,589 | 25 |
| Fournitures et traitements, | 4,000 | 00 |
| Total, | 38,371 f. | 09 c. |

Ce qui fait 1,880 fr. par kilomètre et par dix mois, 2,256 fr. par an, 188 fr. par mois.

Il y a donc eu diminution annuelle dans les frais d'entretien de la route, et cela quoique le nombre des convois ait été augmenté de deux, pendant l'année 1838, que la charge de chaque convoi ait été portée à deux cent cinquante voyageurs en moyenne (elle n'était que de cent cinquante-sept personnes en 1835), et que la seconde voie ait été posée.

Ce fait se retrouve dans toutes les autres sections; ainsi de Malines à Anvers, du 1er mai 1836 au 1er janvier 1837, la dépense a été de 49,554 fr. 22 cent, soit 3,150 fr. par an et par kilomètre, ou 270 fr. par mois.

Pour les dix premiers mois de 1838, elle a été de 34,123 fr., soit 1,752 fr. par kilomètre, ou 146 fr. par mois.

Il se reproduit d'une manière aussi sensible dans l'exploitation des chemins de fer anglais, français, russes, etc. Ainsi, sur le rail-way de Glascow, ouvert en 1838, les frais d'entretien ont été :

de 2,060 f. la première année.
1,746 la seconde.
1,087 la troisième.

Sur celui de Darlington, l'entretien, qui entrait pour 1 fr. 20 cent. dans le transport d'une tonne à 1 kilomètre, pendant la première année, ne coûtait plus que 80 cent. après neuf ans d'exploitation.

Il doit nécessairement en être ainsi, puisque les tassements de terrains ne s'opèrent qu'à la longue, et que ce sont eux qui constituent à peu près toutes les dépenses d'entretien de la voie. Ces tassements sont d'autant plus sensibles, que les remblais sont plus considérables.

On peut en juger par le tableau suivant :

| NOMS des Sections. | Temps écoulé depuis l'ouverture. | Dépense de main-d'œuvr. appliquée en entretien pendant un mois. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|
| Bruxelles à Malines. | 3 ans et 5 m. | 150 | Peu accidenté. |
| Malines à Anvers. | 2 ans et 5 m. | 131 | *Idem.* |
| Malines à Termonde. | 2 ans. | 130 | *Idem.* |
| Malines à Louvain. | 1 an | 106 | Mouvements de terre. |
| Louvain à Tirlemont. | 1 an. | 130 | Très accidenté. |
| Termonde à Gand. | 1 an. | 136 | Déblais assez nombreux |
| Tirlemont à Waremme. | 7 mois. | 330 | Grands remblais. |
| Waremme à Ans. | 7 mois. | 357 | *Idem.* |
| Gand à Bruges. | 3 mois. | 150 | Assez accidenté. |
| Bruges à Ostende. | 2 mois. | 295 | Marécageux. |

En ajoutant à ces dépenses de main-d'œuvre les fournitures et traitements, on forme les frais to-

taux d'entretien de la voie, qui se sont élevés, en 1838, à un peu moins de 2,000 fr. par kilomètre, *en moyenne.*

On ne peut guère établir de comparaison entre les frais d'entretien en Belgique et en Angleterre, parce que le railway belge ne supporte que des convois à grande vitesse, ce qui augmente rapidement la détérioration de la voie, par suite de la violence des chocs, et de l'énergie de la force centrifuge dans les courbes.

Sur le chemin de Liverpool, qui porte annuellement de 280 à 300 mille tonnes de marchandises, à la vitesse de 6 lieues à l'heure, et 380 à 400,000 voyageurs, à la vitesse de 9 lieues ½, les dépenses d'entretien ont été ainsi réparties :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1832. | premier sémestre, | 3,700 f. | par kil. | soit par année 7,180 f. |
| | second semestre, | 3,480 | id. | |
| 1833. | premier semestre, | 3,400 | id. | soit par année 6,680 |
| | second semestre, | 3,240 | id. | |

A partir de 1834, on ne peut considérer les chiffres donnés par la compagnie comme réellement applicables aux frais d'entretien, parce que, pour échapper à la clause qui limite ses bénéfices à 10 p. 0/0, elle augmente continuellement le poids de ses rails, qui est aujourd'hui de 36 kilog. par mètre courant, c'est-à-dire, double de ce qu'il était dans le principe. Ainsi, par exemple, pendant le premier semestre de 1834, les frais d'entretien

de la ligne ont été de 235,716 fr., ce qui fait 4,700 fr. pour 6 mois, et par kilomètre; sur cette somme, 73,425 fr. ont été consacrés à l'achat de rails neufs; en les défalquant, on retombe sur 3,240 fr. par kilom. et par semestre, soit 6,480 fr. par an.

Sur le chemin d'Anvers à Bruxelles, qui est à peu près de la même longueur, les frais d'entretien ne dépassent pas 2,520 fr. par kilomètre, sur lesquels 1,680 fr. servent à payer les frais de main-d'œuvre.

En Angleterre, la main-d'œuvre est $\frac{2}{5}$ plus chère qu'en Belgique, et c'est là ce qui grossit les frais d'entretien. Voici, en effet, comment se classent ces derniers, par longueur d'un kilomètre, pendant le 2e semestre de 1833.

| | |
|---|---|
| Main-d'œuvre, | 1,480 |
| Dés, dormants, coussinets, | 1,210 |
| Dessèchement, | 470 |
| | 3,160 |

En ajoutant 80 fr. pour pose de rails neufs, on forme 3,240 fr., indiqués ci-dessus; nous les retranchons ici, parce que c'est là une dépense inutile. Il résulte en effet, d'expériences faites par M. J. Locke, ingénieur du chemin de Liverpool, que la perte annuelle d'un rail, qui avait supporté 400,000 tonnes, n'était que de $\frac{1}{268}$ de son poids primitif, en sorte qu'il faudrait plus de cent ans

pour le réduire de moitié. Les rails exfoliés ou brisés se revendent à 40 p. 0/0 de perte ; les coussinets hors de service perdent 50 p. 0/0 de leur valeur.

Sur le chemin de Saint-Étienne, qui, sur une longueur égale au triple de celle qui sépare Bruxelles de Malines, porte 200,000 voyageurs et 500,000 tonnes de marchandises, les frais annuels d'entretien de la voie s'élèvent à 2,500 fr., dans la partie où le halage se fait par machines locomotives.

Concluons donc de ces rapprochements que, loin d'être défectueuse, la construction des chemins de fer belges est très parfaite, puisque, quoique leurs tassements ne soient pas complets, et qu'ils opèrent plus de transports à grande vitesse qu'aucun autre, ils coûtent moins à entretenir. Il faut observer, en effet, que sur la moyenne de 2,000 fr. indiquée ci-dessus, $\frac{1}{6}$ de la longueur totale est à double voie, et a coûté 2,256 fr. par kilomètre, en 1838.

Quand le rail-way sera arrivé à son état normal, il ne coûtera certainement pas au-delà de 2,200 fr. par kilomètre à double voie, et 1,700 fr. à simple voie.

Bien que les rapports présentés par le ministre des travaux publics ne donnent pas la distance parcourue par chaque voyageur, il est cependant

facile de déterminer quels sont les frais par kilomètre et par personne.

L'expérience a appris, en effet, que la moyenne payée par voyageur et par lieue de 1,000 mètres est de 14 cent. $\frac{1}{2}$. Le nombre des voyageurs ayant été en 1838, de 1,921,619, et la recette de 2,505,918 f. 25 cent., c'est 1 fr. 30 cent. qui a été payé par chaque personne, ce qui correspond à un parcours de 36 kilom.; 1,921,619 voyageurs ont donc été portés à 36 kilomètres, ou ce qui revient au même, 69,178,284 voyageurs ont été portés à mille mètres.

A ce nombre, il faut ajouter 2,086,642 personnes, correspondant à une recette de 83,465 fr. 68 cent. sur les bagages, et 2,207,414, correspondant à une recette de 44,148 fr. 28 cent. sur les marchandises (1), ce qui fait un total de 73,472,340 personnes.

Dans le courant de 1838, la dépense d'entretien s'est élevée à 377,822 fr. 68 cent. pour toute la

(1) Les bagages et marchandises étant traînés en même temps que les voyageurs, et la charge des voitures la même, quelle qu'en soit la contenance, le poids de chaque voyageur estimé à 100 kil., et le tarif de 0 f. 02 c. à 0 f. 04 c. pour les bagages et les marchandises, on voit que le nombre total des personnes transportées ou des poids équivalents est donnée par une somme

$$\frac{S}{0{,}036} + \frac{S'}{0{,}040} + \frac{S''}{0{,}020}$$

S, représente la somme des recettes opérées sur les hommes.
S', la somme des recettes opérées sur les bagages.
S'', la somme des recettes effectuées sur les marchandises.

ligne, *c'est* 0 *fr.* 00514 *par voyageur porté à* 1 *kilomètre.*

### 2° *Frais de transport.*

Le transport des hommes ou des choses sur les chemins de fer donne lieu à trois sortes de dépenses principales : l'entretien du matériel, les fournitures de consommation et les traitements du personnel.

Le matériel se compose des différentes voitures et des machines locomotives ; mais ce sont ces dernières qui absorbent presque tous les frais. L'entretien des wagons ne consiste guère qu'en changements de roue et réparations peu importantes, qui n'atteignent pas 80 fr. par année. Les locomotives, au contraire, donnent lieu à des dépenses annuelles très considérables, surtout quand on les fait marcher à grande vitesse. Si ce n'était cet inconvénient, on pourrait littéralement atteindre la vitesse du vent. Déjà dans plusieurs circonstances, et notamment dans le dernier voyage du maréchal Soult en Angleterre, les machines du chemin de Liverpool ont été menées à raison de vingt-cinq lieues par heure ; mais ce sont là des courses très dispendieuses, et qui seront toujours telles, tant que le mécanisme des locomotives restera ce qu'il est.

La rapidité du mouvement détruit la solidité des

joints, disloque la machine, donne à la combustion une si grande intensité, que les parois de la chaudière se détériorent promptement, les barreaux du foyer se brûlent, et ont besoin d'être remplacés trois fois par année; enfin, quand il arrive un accident, ou que, par suite d'un usage prolongé, la machine entre en réparation, on en reconstruit une neuve qui porte le même nom, en y faisant entrer toutes les pièces de l'ancienne qui sont encore en bon état. Il résulte de là que les dépenses d'entretien des machines sont toujours extrêmement considérables; mais aussi les locomotives réparées sont neuves et ne perdent pas de leur valeur.

Nous devons en outre observer que les frais de traction varient avec la vitesse et avec la pente; sous ce point de vue, on ne saurait mieux comparer les machines locomotives qu'aux moteurs animés, dont le travail utile diminue dans ces deux circonstances, et qui, pour une certaine limite de vitesse ou de pente, suffisent tout juste à se porter.

Sur les chemins de fer belges, la vitesse varie de 7 $\frac{1}{2}$ à 10 lieues; elle est moyennement de 8 lieues à l'heure; la pente maxima est de 0, 0035.

Pendant l'année 1835, les dépenses de transport se sont ainsi divisées:

| | |
|---|---|
| Entretien du matériel, | 43,431 f. 79 c. |
| Fourniture de coke, | 26,074 35 |
| Traitements et frais de route, | 30,449 32 |
| Total, | 99,955 f. 46 c. |

Le nombre des voyages ayant été de 2,400, chaque voyage a coûté 41 fr. 17 cent. : la distance parcourue était de 20,300 mètres ; c'est 2 fr. 03 c. par kilomètre. La moyenne des voyageurs, par convoi, était en même temps de 157 ; c'est donc 0 fr., 012 par voyageur porté à 1 kilomètre.

Pendant l'année 1836, les dépenses ont été :

| | |
|---|---|
| Entretien du matériel, | 113,387 f. 16 c. |
| Fourniture du coke, | 69,948 63 |
| Traitements et frais de route, | 64,310 77 |
| Total, | 247,646 f. 56 c. |

Le nombre de voyages, à 20,300 m. a été de 1,214; celui de voyages à 44,000 m. de 2,821, qui correspondent à 6,114 voyages à 20,300 m., total 7,328.

C'est 33 fr. 67 cent. qu'il en a coûté par voyage, ou 1 fr. 66 cent. par kilomètre. Le nombre des personnes par convoi ayant été en moyenne de 163, c'est 0 fr 010 par kilom. et par voyageur.

Les frais de traction ont donc diminué, par suite de l'allongement du parcours ; ce qui se retrouve sur tous les chemins. La moyenne des voyageurs par convoi s'étant élevée en même temps, les frais de halage, par une double raison, ont dû décroître.

Les sections exploitées, pendant le cours de 1835 et 1836, ne contenaient que des pentes extrêmement faibles, 1 millième à 1 millième ½; parmi les trois lignes ouvertes à la fin de 1837, deux ont des pentes de 3 à 3 millièmes ½; les frais de traction n'ont donc pas diminué, malgré l'allongement de parcours (1). L'expérience démontre en effet, qu'une machine capable de traîner 12 tonnes, à la vitesse de 8 lieues à l'heure, sur une pente ascendante de 0,001, ne traîne plus que 8 tonnes sur une pente de 0,0033.

Cette circonstance, jointe à la saison défavorable choisie pour l'ouverture des trois sections, qui a diminué la charge moyenne de chaque convoi, ont sensiblement accru les frais de traction pour l'année 1837. On a eu en effet.

| | | |
|---|---|---|
| Dépense pour entretien du matériel, | 364,103 f. | 57 c. |
| id. pour fourniture de coke, | 202,186 | 88 |
| id. pour traitements, frais de route, | 41,181 | 86 |
| Total, | 607,472 f. | 31 c. |

Dépense par voyage de 20,300 mètres, 40 fr. 16 cent.

Dépense par kilomètre, 1 fr. 98 cent.

Charge moyenne par convoi, 98 voyageurs.

Frais de halage, par tête et par kilomètre, 0 fr. 020.

(1) Il faut d'ailleurs observer que l'allongement de parcours n'a d'influence que lorsqu'il provient du prolongement d'une ligne déjà exploitée, la section de Malines à Termonde n'était pas dans ce cas.

Pour l'année 1838, les dépenses se sont ainsi réparties :

| | | |
|---|---|---|
| Main d'œuvre pour l'entretien de matériel, | 317,400 f. | 37 c. |
| Main-d'œuvre pour fabrication de coke, | 17,414 | 74 |
| Fournitures de consommation, | 498,639 | 28 |
| Fournitures pour l'entretien de matériel, | 87,965 | 66 |
| Traitements et frais de route, | 32,888 | 55 |
| Total, | 954,408 f. | 60 c. |

Le nombre des voyages à 20,300 mètres est de 27,141; c'est 35 fr. 16 c. qu'il en a coûté par voyage, ou 1 f. 73 cent. par kil. Les frais de halage ont donc diminué, par suite d'un plus grand allongement dans le parcours; mais comme la moyenne du nombre des voyageurs par convoi est descendue à 134 personnes, la dépense par tête et par kilomètre a été de 0 fr. 0129, c'est-à-dire, 0 fr. 0029 plus élevée qu'en 1836 (1).

Parmi les éléments qui constituent les frais de halage, il en est un qui mérite une attention spéciale, c'est la dépense de combustible.

En Belgique, comme sur le chemin de Liverpool, le foyer des locomotives est alimenté avec du coke, fabriqué par l'administration du rail-way; le bois ne sert qu'à commencer la combustion. En appli-

(1) La dépense par voyageur porté à 1 kil. peut également se calculer, en prenant pour base la moyenne payée par tête et par kil. On retomberait ainsi sur les chiffres que nous avons donnés pour les années 1835, 36 et 38; il est bien entendu que, par charge moyenne de convoi, nous entendons le nombre de voyageurs qui ont parcouru la distance entière. Voyez à ce sujet la note 9.

quant aux fournitures de bois, houille et coke, le même calcul qu'aux autres dépenses, on trouve : que les frais de combustible ont été par voyage de 1 kilomètre.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | f. | | |
| En 1835, | 0,535 ou $\frac{1}{4}$ | des frais de | halage. |
| En 1836, | 0,537 ou $\frac{2}{7}$ | id. | id. |
| En 1837, | 0,640 ou $\frac{1}{3}$ | id. | id. |
| En 1838, | 0,814 ou $\frac{1}{2}$ | id. | id. |

Cette augmentation constante dépend surtout de deux causes ; le parti que l'on a pris de tenir toujours au moins une locomotive allumée dans toutes les stations, afin d'assurer la régularité du service en cas d'accident, et le renchérissement des houilles en Belgique qui, de l'année 1832 à l'année 1838, a dépassé 50 pour 100.

Le prix de la tonne de houille propre à la fabrication de coke était

| | 1832. | 1837. |
|---|---|---|
| A Liége, | 8 f. 60 c. | 16 f. 60 c. |
| Charleroi, | 7 00 | 18 06 |
| Mons, (gailleteux) | 11 00 | 17 50 |
| Mons, (fine) | 3 50 | 7 50 |

Un autre élément a dû agir, mais le plus souvent en sens contraire ; c'est le prolongement du chemin dans la direction des centres houillers, ou dans une direction opposée. Pour apprécier exactement cette influence, il est nécessaire de donner quelques détails sur le transport des charbons de terre en Belgique.

En laissant de côté le bassin houiller de Namur qui n'offre que des qualités inférieures, à celles de tous les autres, nous n'aurons à nous occuper que des bassins de Mons, de Liége et de Charleroy.

Les houilles du couchant de Mons servent principalement à alimenter le marché de Gand; elles descendent des charbonnages au canal de Condé par des chemins particuliers, ordinairement en fer; là elles sont embarquées, et traversent les canaux de Condé et d'Antoing, puis descendent l'Escaut jusqu'à Gand. Le taux moyen du fret depuis cette ville, jusqu'au rivage du canal varie, suivant les différentes époques de l'année et l'activité des transports, de 4 fr. 10 c. à 6 fr. 85 c., droits de navigation compris; il est le plus souvent de 5 fr. 40 c.: en adoptant ce dernier chiffre, ce serait $4\frac{1}{2}$ centimes qu'il en coûterait par kilomètre sur lesquels $\frac{3}{4}$ de centime s'appliquent aux droits de navigation. Les droits d'entrée dans la ville de Gand, sont de 0 fr. 64 c. par tonne, et le prix de houille, tout compris, est de 22 à 23 fr. pour le gailleteux et de 19 fr. 16 c. pour le menu.

Les charbonnages qui arrivent à Bruxelles, proviennent du bassin du centre de Mons et de celui de Charleroy, ils descendent presque toujours par le canal de Charleroy; cependant quelques voituriers entreprennent encore de lutter avec les bateaux et portent des houilles à Bruxelles par Genappe.

Par la première voie, il en coûte 1 fr. 50 c. de transport du carreau de la mine au rivage, et 5 fr. du rivage à Bruxelles; soit 0 fr. 060 par tonne et par mille mètres, sur lesquels 0,033 sont affectés au paiement des droits du canal. Les voituriers prennent 12 fr. pour faire le même trajet. Les droits d'entrée à Bruxelles étant de 4 fr. 80 c. par tonne, la houille sur le marché de cette ville est payée de 32 à 33 fr.

Quant aux houilles de Liége, elles ne peuvent guère s'écouler vers le Brabant et le Limbourg que par la voie de terre. La plus grande distance à laquelle elles puissent aller, est de dix lieues; car à cette limite elles rencontrent les charbonnages des autres bassins à prix égal. Ainsi, par exemple, Tirlemont est alimenté soit par le bassin de Charleroy, soit par celui de Liége, et il en coûte aussi bien 12 fr. de transport dans l'un que dans l'autre sens, et comme sur le carreau de la mine la tonne se paie 16,60, la tonne de houille rendue à Tirlemont coûte 28 à 30 fr.

Il résulte de là que le prolongement du chemin de fer jusqu'à Mons et jusqu'à Liége devra nécessairement diminuer les frais de halage d'une manière assez sensible; car, transportée en complément de charge, une tonne de houille ne coûterait pas 2 centimes par lieue.

Il y aurait bien d'autres conclusions à tirer de ces chiffres, si on devait les accepter comme le

dernier mot des chemins de fer belges ; mais comme il n'est pas douteux que l'achèvement du rail-way jusqu'à Verviers ne diminue encore la moyenne des dépenses de traction, nous nous contenterons de faire observer l'indépendance presque complète de frais de halage et de la charge par convoi, dans de certaines limites, du moins. En prenant le cas le plus défavorable, c'est-à-dire en rapprochant les années 1837 et 1838, pendant lesquelles le nombre des voyageurs par convoi a été de 98 et de 134, et la dépense de transport de 1 fr. 98 c. et 1 fr. 73 c. par kilomètre, on trouverait que, pour transporter 36 voyageurs à la distance de 1000 m., il n'en a coûté que 25 cent. ce qui fait moins de 0 fr. 007 c. par voyageur.

Mais ce chiffre ne saurait être adopté parce qu'il est grossi de toute la différence qu'a produite l'allongement du parcours : heureusement que des expériences spéciales peuvent nous éclairer à ce sujet.

Il résulte de notes tenues avec soin que, sur la route de Bruxelles à Malines, une dépense supplémentaire de 1 fr. 60 cent. a suffi pour passer du convoi ordinaire de 157 voyageurs au convoi complet de 400. Il faut conclure de là que la dépense pour chaque personne en complément de charge ne s'est pas élevée à 0,0004 par kilomètre de parcours ; en admettant que ce chiffre dût être

doublé, pour les parties inclinées de railway, ce ne serait encore que $\frac{1}{16}$ des 0 fr. 0126 que coûte chacun des 157 premiers voyageurs.

On se rend aisément compte de ce résultat quand on observe que, sur le chemin de fer belge, les convois sont organisés pour 400 voyageurs entre Bruxelles, Anvers et Ostende, et pour 350 voyageurs entre Malines et Ans. Les moyennes indiquées ci-dessus démontrent que ce complet est bien rarement atteint : le plus souvent la charge utile est à peine $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{5}$ de ce qu'elle pourrait être. Il arrive alors que la vapeur s'échappe avec sifflement des soupapes et qu'elle se perd dans l'atmosphère sans avoir produit aucun effet utile, sans même que l'on puisse diminuer sensiblement l'activité du feu, parce que l'on ignore quel est le nombre de voyageurs qui se présenteront aux diverses stations, et que d'ailleurs l'étroite liaison qui existe dans les locomotives entre l'énergie du tirage et la rapidité de la course ne permet pas d'économiser le combustible, sans ralentir la vitesse du convoi.

Ce peu de mots suffiront pour faire sentir l'inconvénient des tarifs élevés, et le fruit que l'on pourrait tirer de mesures qui rendraient les charges complètes.

### 3° *Dépenses de perception.*

On ne peut guère comparer les frais de per-

ception, pendant les quatre années 1835, 1836, 1837 et 1838 La raison en est que ce service n'a été bien organisé que pendant les deux dernières années. Ainsi, les tableaux publiés en 1835 et 1836, ne mentionnent pas de salaires, pour ouvriers préposés aux bagages, ceux de 1835 ne tiennent aucun compte du chauffage, éclairage des bureaux, menu entretien du mobilier. Ils consignent au contraire une somme de 2,000 fr. pour fourniture d'uniformes qui semblerait devoir figurer parmi les frais de premier établissement. Nous nous contenterons donc de remarquer que les dépenses d'administration se sont élevées

à 7 p. 100 de la recette brute en 1835;
à 6 p. 100 id. id. id. en 1836;
à 14 p. 100 id. id. id. en 1837;
à 10 p. 100 id. id. id. en 1838;

Voici le détail de ces frais pour 1838 (10 mois):

| | | |
|---|---|---|
| Salaire des ouvriers préposés au transport des bagages, | 43,569 f. | 14 c. |
| Traitements du personnel, directeur, contrôleurs, commis, portier, etc., | 146,708 | 72 |
| Salaire des gardes-convoi, | 56,916 | 97 |
| Fourniture de papier, impressions, reliures, etc., | 21,926 | 00 |
| Chauffage et éclairage, | 3,795 | 89 |
| Fourniture d'uniformes, | 4,286 | 00 |
| Menu entretien des bureaux, | 6,786 | 40 |
| Menues dépenses, | 2,369 | 47 |
| Secours, | 600 | 00 |
| Total, | 286,958 f. | 59 c. |

Cette somme ayant été appliquée au transport de 73,472,340 voyageurs à 1000 mètres, c'est 0,0038 par personne, portée à un kilomètre.

### 4° *Dépense totale de transports.*

Récapitulant ce qui précède, nous aurons par voyageur porté à 1 kilomètre :

| | f. |
|---|---|
| Frais d'entretien de la voie, | 0,00514 |
| id. de traction, | 0,01290 |
| id. d'administration, | 0,00380 |
| | 0,02184 |

Pour compléter la dépense de transport d'un voyageur à 1 kilomètre, il faudrait ajouter à cette somme l'intérêt du capital engagé dans le chemin. Mais ici se présente une difficulté.

Les chemins de fer de Belgique ne sont point encore appropriés au service des marchandises; différentes difficultés majeures ont retardé jusqu'à ce jour l'organisation de ces transports, mais cet état va cesser dans quelques mois, le ministre des travaux publics en a pris l'engagement.

Quelle fraction de l'intérêt du capital dépensé ferons-nous donc porter sur les voyageurs? C'est là une question que l'expérience peut seule décider sans appel.

En adoptant les calculs de l'avant-projet, qui sont établis avec une grande prudence, le re-

venu des marchandises s'élèverait au moins à 1,500,000 fr. pour le réseau entier ; ce serait les $\frac{3}{5}$ du produit des voyageurs ; mais si le mouvement des choses augmente dans le même rapport que celui des hommes, ces prévisions seront de beaucoup dépassées.

Calculons toutefois l'intérêt comme si le chemin de fer ne devait porter que des voyageurs.

Au mois de novembre 1838, les frais de premier établissement des dix sections ouvertes s'élevaient, matériel compris, à 32 millions de francs. Mais ce n'est pas sur cette somme que doit être basé le calcul du revenu exigible. En effet, sur les dix sections ouvertes à cette époque, six ont été exploitées pendant dix mois, deux pendant sept mois, une pendant trois mois, une pendant deux mois. En faisant les réductions correspondantes, l'intérêt à demander se réduit à un peu moins d'un million ; en adoptant ce chiffre, ce serait 0 f.,0136 qui devrait être supporté par chaque voyageur porté à 1 kilomètre.

Si l'on admettait que les voyageurs et les marchandises dussent porter une portion égale de cette charge, ce ne serait plus que 0 fr.,0076 par personne.

Dans ces deux cas, la dépense totale par tête serait de 0 fr.,03544 ou de 0 fr.,02864.

Ce serait dans tous les cas moins de 14 cent. par lieue, somme payée moyennement par chaque voyageur.

### 5° *Comptes, profits et pertes.*

Nous venons d'exposer en peu de mots les motifs principaux pour lesquels on ne devrait rien conclure contre le chemin de fer belge si jusqu'à ce jour ses recettes n'ont pas entièrement couvert ses dépenses. Nous pourrions ajouter que l'on ne pourra estimer la valeur réelle de cette entreprise avant le jour où elle viendra joindre Aix-la-Chapelle et Cologne; que, pour être juste, il faudrait tenir compte de la convention passée entre le ministre de la guerre et l'administration du railway moyennant laquelle les militaires sont voiturés à moitié prix, *c'est-à-dire à perte*, et de la dépense occasionnée par les transports de la poste aux lettres qui sont faits gratuitement.

Eh bien! malgré ces circonstances peu favorables, l'exploitation des dix premiers mois de 1838 a présenté un excédant de bénéfice de 24,343 f. 44.

En effet, les comptes, profits et pertes, pendant l'année 1838, peuvent s'établir ainsi :

| DÉPENSES. | | | RECETTES. | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Entretien, | 377,822 f. | 58 c. | Voyageurs, | 2,505,918 f. | 25 c. |
| Traction, | 954.408 | 60 | Bagages, | 83,465 | 68 |
| Administration, | 216,958 | 59 | Marchandises, | 44,148 | 08 |
| Total, | 1,619,189 | 77 | Total, | 2,633,532 f. | 21 c. |
| Intérêt et amort. | 1,000,000 | 00 | à reporter dép. | 2,619,189 | 77 |
| | 2,619,189 f. | 77 c. | Bénéfices, | 24,343 f | 44 c. |

Cette somme est peu considérable ; mais si l'on tient compte des observations que nous avons exposées, on peut dire dès aujourd'hui que l'affaire est financièrement bonne, et qu'elle ne peut manquer de rendre 6 à 7 pour cent, quand le transport des marchandises sera organisé.

Du reste, sans aller chercher dans l'avenir, il est intéressant de savoir que, jusqu'à ce jour, les recettes ont toujours couvert les dépenses, et en voici la preuve.

| | | f. c. | | f. c. |
|---|---|---|---|---|
| 1835 ( 8 mois). | Dépenses, | 168,772,73 | Recettes, | 268,997,50 |
| | Intérêt et am. | 54,000,00 | | |
| 1836. | Dépenses, | 431,135,67 | Recettes, | 825,132,85 |
| | Intérêt et am. | 240,000,00 | | |
| 1837. | Dépenses, | 1,155,471,91 | Recettes, | 1,416,982,94 |
| | Intérêt et am. | 459,000,00 | | |
| 1838 (10 mois). | Dépenses, | 1,619,189,77 | Recettes, | 2,633,532,41 |
| | Intérêt et am. | 1,000,000,00 | | |
| | | 5,127,570,08 | | 5,144,645,70 |

Il y a donc à peu près compensation.

L'année 1837 est la seule qui présente une différence en moins ; mais il ne faut pas attacher à ce résultat plus d'importance qu'il n'en mérite. Il est même probable que personne ne s'en serait préoccupé, si les exigences ridicules du public n'eussent forcé le ministère à mettre cette circonstance fortuite à profit.

A l'approche de l'hiver de 1838, les différents journaux de Belgique demandaient à grands cris

que les wagons fussent abrités contre la pluie. En vain l'administration faisait-elle observer que ce serait annihiler les produits des char-à-bancs, qui forment en réalité la plus grande partie des revenus du chemin de fer, on persévérait à demander ce changement.

En présence d'une si grande opiniâtreté, il fut habile de la part du ministère de présenter sans explications les résultats de l'exploitation en 1837, laissant à l'intelligence de chacun le soin de démêler la portée de ces chiffres.

Peu de mots suffiront pour expliquer notre pensée.

Dans le courant de 1837, six sections ont été ouvertes au public, savoir : trois pendant une année entière ; ce sont celles de Bruxelles à Malines, de Malines à Anvers, de Malines à Termonde ; trois à partir du mois de septembre ; ce sont celles de Malines à Louvain, de Louvain à Tirlemont et de Termonde à Gand.

| | |
|---|---|
| Les trois premières avaient coûté | 5,815,926 f. |
| Les trois autres, | 8,854,775 |

Si l'on additionne ces deux sommes, et qu'on en demande l'intérêt à l'exploitation de 1837, on pourra hardiment prononcer le mot déficit.

Mais si, au contraire, observant que les trois dernières sections n'ont été inaugurées que pendant la saison la moins productive, on se conten-

tait de rechercher si les trois autres ont suffi à leurs frais, on trouverait :

| | |
|---|---|
| Que les recettes jusqu'au mois d'octobre se sont élevées à | 902,136 f. |
| Les dépenses à | 600,000 |
| Différence, | 302,136 f. |
| Les frais d'établissement de railway s'élevaient pour cette partie à | 5,815,926 f. |
| Le matériel à | 1,848,855 |
| | 7,664,781 f. |

qui demandent pour intérêt et amortissement, pendant neuf mois, 283,420 fr. Il y a donc un excédant de recettes de 18,716 fr.

Si ces explications eussent été données, personne n'aurait osé conclure que les produits des chemins de fer ne pourraient couvrir les dépenses; mais aussi les réclamations des voyageurs en wagon découvert eussent continué; le ministre aurait eu la main forcée, et l'avenir du railway se serait trouvé compromis.

La crainte du déficit coupa court à toutes ces difficultés.

Récapitulons ce qui précède.

Les chemins de fer belges ont été principalement établis dans le but de cimenter la nationalité belge, de resserrer les liens commerciaux de l'Allemagne avec la Belgique, et de faciliter les transports intérieurs des marchandises.

Cependant, par suite de la circulation, tout à

fait imprévue, d'une immense quantité de voyageurs, on a été forcé de distraire, pour un instant, le railway de sa destination primitive, et de reculer le transport des marchandises, jusqu'au moment où le matériel serait suffisant pour y subvenir.

L'organisation de ce service fera naître, pour le chemin, une nouvelle source de revenus, en même temps qu'elle diminuera la partie des frais relative à l'entretien de la voie, à l'administration et à l'intérêt du capital engagé, en répartissant entre un plus grand nombre d'objets une dépense qui ne sera que très-peu augmentée.

Du reste, le chemin de fer tel qu'il est se suffit complètement. Les frais d'entretien, de traction, d'administration, l'intérêt et l'amortissement du capital engagé, portent la dépense, par tête à o fr. o3544. La recette moyenne a été, en 1838, de o fr. o358; elle se serait élevée à o fr. o363, si l'on n'eût porté que des voyageurs. Ce léger excédant de bénéfice s'accroîtra sans aucun doute quand le railway touchera les bassins houillers de Liége, Mons, Charleroy et Namur; quand les tassements de terrain seront achevés et que la jonction d'Anvers avec Cologne sera opérée.

# CHAPITRE VI.

## DISCUSSION DES PRODUITS.

Influence des saisons sur le mouvement des voyageurs. — Influence du rattachement des sections les unes aux autres sur la recette. — Répartition des voyageurs entre les diverses classes de voitures. — Rapport qui semble se manifester entre la population des villes et le nombre de personnes inscrites à leur bureau. — Égalité des rapports engendrés par l'ouverture de chaque section nouvelle. — Influence de la capitale. — Influence de la proximité.

---

Les notes placées à la fin de ce volume renferment sous les titres A et B deux tableaux du mouvement des voyageurs et des recettes sur le chemin de fer belge, pendant les années 1835, 1836, 1837 et 1838, et un tableau C où la destination des voyageurs est énoncée, mais qui ne s'applique qu'à la première dizaine de juin ; ce dernier, bien que dressé pour un petit nombre de jours, donnera une idée suffisante des rapports des villes entre elles.

Un premier fait ressort de l'inspection de ces chiffres, c'est l'influence des saisons sur la circulation en chemin de fer. On voit en effet que, pour

une même ligne exploitée, les mois de décembre et de janvier sont ceux où le chiffre des voyageurs est le plus petit; le nombre croît dans les deux sens, mais d'une manière assez lente jusqu'en septembre d'une part, mai d'une autre. C'est dans la période de cinq mois ainsi circonscrite que la circulation atteint le maximum, surtout pendant les deux mois de juillet et d'août. Cette observation peut du reste être reproduite sur tous les chemins de fer.

Ainsi en Russie sur le chemin de Tsarkoé-Selo, on a eu pour huit mois d'exploitation

| | | | |
|---|---|---|---|
| Avril, | 13,923 voyageurs. | Août, | 99,279 voyageurs. |
| Mai, | 60,170 | Septembre, | 79,649 |
| Juin, | 116,694 | Octobre, | 59,812 |
| Juillet, | 90,614 | Novembre, | 47,184. |

Nous pourrions également invoquer l'exemple des railway anglais et prussiens.

Ce fait était facile à prévoir, il n'en est pas moins important à noter. Il nous montre en effet, que, pour établir des comparaisons entre les produits du chemin dans diverses circonstances, il faut toujours se reporter à des époques correspondantes des différentes années: nous livrons cette remarque à ceux qui voudraient bien vérifier nos calculs.

Envisageant les tableaux A et B sous le rapport de la circulation moyenne par section, on reconnaît:

| | |
|---|---|
| Que cette circulation moyenne, alors qu'il n'y avait qu'une section ouverte (Bruxelles à Malines) était par mois de voyageurs | 47,000 |
| Qu'elle est devenue dans la 2$^{me}$ période pour la nouvelle section ouverte, et en supposant que le mouvement de Bruxelles à Malines, reste ce qu'il était, | 45,000 |
| Pour la section ouverte dans la 3$^{me}$ période (Termonde à Malines) | 40,000 |
| Pour chacune des trois sections ouvertes dans la 4$^{me}$ période (Termonde à Gand, Malines à Louvain, Louvain à Tirlemont) | 28,000 |
| Pour chacune des deux sections ouvertes dans la 5$^{me}$ période (Tirlemont à Waremme, Waremme à Ans). | 26,000 |
| Enfin pour chacune des deux sections ouvertes dans la 6$^{me}$ période (Gand à Bruges, Bruges à Ostende). | 18,000 |

Ces chiffres, nous devons le dire, sont tous un peu forts à l'exception du premier; cela tient à ce que, pour éviter des détails fatigants, nous supposons que le produit de chaque section ouverte reste ce qu'il était quand on en livre une nouvelle au public; or, comme nous le verrons, les sections ouvertes ne restent pas stationnaires, elles augmentent en activité. Heureusement qu'il ne s'agit

pas ici d'obtenir une précision mathématique, mais de faire ressortir des résultats généraux.

La progression des chiffres ci-dessus est décroissante, ce qui montre que le nombre des voyageurs ne croît pas proportionnellement à celui des sections ouvertes ; elle n'est pas régulière, et cela ne saurait être, par la raison que les distances entre les villes ne sont pas exactement les mêmes, que les routes n'aboutissent pas à des centres de commerce et de population d'une même valeur ; ainsi, on ne saurait attendre les mêmes résultats d'une route qui traverse l'antique et pacifique Bruges, pour aboutir à un port d'une activité secondaire, et d'une autre route qui s'étend vers le Birmingham continental, Liége ; c'est ce qui explique la presque égalité des quatrième et cinquième périodes, la différence énorme de la cinquième à la sixième.

Cependant, en laissant de côté ces variations inévitables, on peut dire, d'une manière générale, que, sur les chemins de Belgique et pour des distances en dehors de l'influence de la capitale, Bruxelles, *l'accroissement de circulation produit par l'ouverture d'une section de* 25,000 *mètres en moyenne, est au moins égal aux trois quarts de l'accroissement produit par la section précédemment ouverte, et à laquelle elle fait suite.*

Ce résultat est d'une grande importance, parce qu'il n'est pas seulement applicable aux chemins

de fer de Belgique, et qu'il met hors de doute ce fait, que l'activité d'une route en fer, partant d'un centre de population, dépend beaucoup plus de la longueur de la ligne que des points auxquels elle aboutit, en tant toutefois, qu'elle est dirigée dans le sens des grands mouvements commerciaux; il montre aussi que certaines parties, qui seraient isolément peu productives, prennent une véritable importance quand elles sont rattachées à un réseau en exploitation. L'examen des recettes va dissiper tous les doutes à cet égard.

| ANNÉES. | Nombre de voyageurs. | Recette totale. | Recette moyenne par tête. |
|---|---|---|---|
| 1835 | 401,439 | 268,997 f. 50 c. | 0 f. 670 |
| 1836 | 871,216 | 824,830 15 | 0 907 |
| 1837 | 1,353,701 | 1,384,502 10 | 1 020 |
| 1838, 1er trimest. | 314,600 | 374,454 45 | 1 190 |
| 2e trimest. | 575,279 | 740,525 80 | 1 290 |
| 3e trimest. | 808,264 | 1,142,924 70 | 1 410 |
| 4e trimest. | 501,886 | 737,336 12 | 1 470 |

Ainsi, la moyenne des recettes tend vers 2 fr. par tête. Ce résultat est dû à l'ouverture de nouvelles sections, qui a augmenté en même temps le parcours moyen et la proportion des voyageurs, dans les voitures de classe supérieure. On conçoit, en effet, que telle course qui pouvait être faite

sans fatigue sur des banquettes non garnies, alors qu'elle ne durait que vingt-cinq à trente minutes, devienne très pénible dans les wagons, quand elle se prolonge pendant deux à trois heures consécutives.

L'influence de l'ouverture des sections sera mieux démontrée par le tableau suivant.

| Nombre de sections ouvertes. | Recette moyenne par tête. | Augmentation pour une section. |
|---|---|---|
| Une section | 0 f. 67 | |
| Deux sections | 1 00 | 0 f. 33 |
| Trois sections | 1 04 | 0 04 |
| Six sections | 1 13 | 0 03 |
| Huit sections | 1 29 | 0 08 |
| Dix sections | 1 47 | 0 09 |

Laissant de côté le chiffre de la première année, qui n'a pas été ce qu'il aurait dû être, parce que le matériel était tellement incomplet, qu'il n'existait pas encore de berlines à la disposition des voyageurs, nous voyons qu'à chaque ouverture d'une ligne nouvelle, la recette moyenne par voyageur a augmenté, et cette augmentation, qui n'était que de 4 cent. pour la troisième section, s'est élevée à 9 cent. pour les deux dernières; elle a donc suivi une progression croissante.

La progression croissante qu'ont suivi les recettes moyennes est celle des nombres.

1 1,49 1,55 1,68 1,92 2,20

Il résulte des chiffres donnés plus haut sur le mouvement moyen des sections, que le nombre des voyageurs, pour les nouvelles lignes ouvertes, a diminué dans le rapport des nombres :

$$1 \quad \frac{1}{1{,}04} \quad \frac{1}{1{,}17} \quad \frac{1}{1{,}70} \quad \frac{1}{1{,}80} \quad \frac{1}{2{,}50}$$

Nous pouvons conclure de la correspondance de ces nombres, que l'accroissement moyen des recettes doit à peu près compenser la diminution moyenne des voyageurs, en telle sorte que, *le produit pour un nombre de sections quelconques, est égal à la recette de la première section ouverte, multiplié par le nombre des sections.*

En voici la preuve.

| | f. c. | | f. c. |
|---|---|---|---|
| La moyenne de 8 mois de la première période est par mois et par section de | 33,624,68 | La moyenne de 8 mois de la deuxième période est par mois et par section de | 45,921,01 |
| La moyenne de 8 autres mois de la première période est par mois et par section de | 30,181,48 | La moyenne des 8 mois de la troisième période est par mois et par section de | 30,763,06 |
| La moyenne de 7 mois de la première période est par mois et par section de | 25,641,60 | La moyenne des 7 mois de la quatrième période est par mois et par section de | 24,789,11 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| La moyenne de 4 mois de la première période est par mois et par section de | 33,951,43 | La moyenne des 4 mois de la cinquième période est par mois et par section de | 32,371,88 |
| La moyenne de 4 mois de la première période est par mois et par section de | 29,485,50 | La moyenne des 4 mois de la sixième période est par mois et par section de | 28,277,65 |
| En moyenne générale pour 5 mois de la première période, | 152,884,69 | En moyenne pour 5 mois des diverses sections des cinq dernières périodes, | 162,122,71 |
| Pour 1 mois, | 30,577,00 | Pour 1 mois, id. | 32,524,50 |

Ainsi, chose fort remarquable, l'ouverture de la section qui joignait Malines et Termonde, petite ville qui n'a pas 8,000 habitants, produisit les mêmes résultats sur la recette totale, que celle de Bruxelles à Malines.

Ce fait, qu'il était impossible de prévoir, n'a pas légèrement étonné les ingénieurs belges. Quand le chemin de fer de Malines à Termonde fut terminé, on le livra au public, non pas pour en retirer des bénéfices immédiats, car on pensait que cette ligne ne serait productive que le jour où elle atteindrait Gand, mais pour rompre les employés et surveillants aux manœuvres des convois. La surprise fut générale quand on connut ce qui est arrivé.

Concluons donc de nouveau, que pour des rail-routes établis dans le sens des mouvements commerciaux, les recettes croissent proportionnelle-

ment aux longueurs des lignes, et elles peuvent être appréciées à l'avance, quand on connaît le produit d'une portion de quelque longueur.

Nous livrons cette remarque aux actionnaires du chemin de fer de Paris au Havre et à Dieppe.

Le tableau qui précède a démontré que la moyenne des recettes par période et par section restait sensiblement la même, quelle que fût d'ailleurs la longueur de la ligne exploitée. Il paraîtra peut-être plus singulier encore de savoir que cette constance du produit moyen des recettes se retrouve dans chaque période mensuelle, en telle sorte que, sauf quelques différences d'un ordre peu élevé et qui sont principalement introduites par les variations de température, la recette totale de chaque mois, divisée par le nombre de jours du mois, et par le nombre de sections exploitées, donne toujours à peu près le même nombre pour un même mois.

C'est ce qui ressort de l'inspection du tableau D, dans lequel nous avons réuni les recettes moyennes de chaque mois pendant les différentes périodes de l'exploitation.

La seconde ligne, celle qui s'applique aux recettes de la deuxième période, présente seule des chiffres plus élevés que toutes les autres. Mais on doit observer que cette augmentation est répartie proportionnellement entre tous les mois de l'an-

née. Le rapport du chiffre des recettes d'un mois à l'autre n'en est donc pas altéré.

En prenant la moyenne des recettes journalières de chaque mois des années 1835, 1836, 1837 et 1838, on obtient :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Pour le mois de | Janvier, | 619 | |
| » | Février, | 688 | » |
| » | Mars, | 768 | » |
| » | Avril, | 928 | » |
| » | Mai, | 1160 | » |
| » | Juin, | 1340 | » |
| » | Juillet, | 1499 | » |
| » | Août, | 1596 | » |
| » | Septembre, | 1560 | » |
| » | Octobre, | 1142 | » |
| » | Novembre, | 776 | » |
| » | Décembre, | 711 | » |

Dont la moyenne générale est 1067.

On voit de suite tout le parti que l'on peut tirer de cette moyenne générale des recettes par jour et par section pour prévoir les recettes d'une année quelconque de l'exploitation ; il suffit en effet de la multiplier par le nombre des sections exploitées, puis par le nombre 365.

Pour apprécier l'exactitude de ce calcul, plaçons-nous un instant à la fin de 1837, et cherchons à évaluer les recettes probables de 1838.

En prenant la moyenne des recettes par jour et par section, pendant les années 1835, 1836 et 1837, on obtient :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Pour chaque jour du mois de | Janvier, | 621 | [illegible]. |
| » | Février, | 683 | » |
| » | Mars, | 728 | » |
| » | Avril, | 916 | » |
| » | Mai, | 1210 | » |
| » | Juin, | 1377 | » |
| » | Juillet, | 1462 | » |
| » | Août, | 1565 | » |
| » | Septembre, | 1601 | » |
| » | Octobre, | 1193 | » |
| » | Novembre, | 785 | » |
| » | Décembre, | 724 | » |

Dont la moyenne générale est 1070.

Le nombre des jours d'exploitation est de 365.

Le nombre des sections exploitées est de 6 pendant huit mois, — 8 pendant quatre mois, — 1 pendant vingt jours, — 10 pendant quatre mois; — ce qui correspond à une exploitation courante de huit sections pendant l'année entière.

Les recettes probables de 1838 seraient donc évaluées à :

$$1070 \times 365 \times 8 = 3{,}124{,}400 \text{ fr.}$$

La recette réelle de 1838 a été de 3,066,183 fr.

Différence entre la recette calculée et la recette réelle : 55,000 fr., c'est-à-dire moins de 2 p. o/o.

Ce qui donne à cette concordance une valeur pratique assez grande, c'est que, pendant l'année 1838, quatre sections ont été ouvertes, on a fait

plusieurs essais pour l'organisation du service des convois; le centre des départs, qui était à Malines, a été transporté à Bruxelles; toutes choses qui n'ont laissé dans le résultat qu'une bien faible trace.

Il faut donc admettre que sur les chemins de fer belges, les chiffres des recettes sont soumis à une sorte de loi empirique, dont les termes sont très-rapprochés.

On arrive ainsi à conclure que le tableau C, qui n'est établi que pour la première dizaine de juin, représente cependant, avec une grande exactitude, les rapports des villes entre elles (1).

Les lois que nous avons posées jusqu'ici, sont applicables à l'exploitation des chemins de fer par l'État; elles seraient encore exactes si une seule compagnie eût été chargée de l'exécution du réseau tout entier. Mais, comme on ne saurait rationnellement admettre qu'une association finan-

(1) Les rapprochements que nous chercherons bientôt à établir entre les chiffres de voyageurs indiqués dans ce tableau, ayant une grande importance, nous croyons nécessaire de ne laisser aucun doute sur cette dernière conclusion.

En triplant le produit de la première dizaine qui nous est donné par le tableau C, on obtient un nombre qui représenterait la recette du mois, si les trois dizaines avaient donné un même produit.

Mais en comparant le nombre ainsi obtenu avec la recette réelle, on voit qu'il est trop élevé de 15 p. 0/0, ce qui tient à ce que, par une cause mal connue, qui se rattache probablement à la marche des affaires en Belgique, le mouvement de chaque mois est assez ordinairement plus élevé pendant la première et la troisième dizaine, que pendant la dizaine intermédiaire.

D'après cela, si nous voulons savoir jusqu'à quel point le tableau C re-

cière, quelque puissante qu'elle fût d'ailleurs, pût suffire à une si grande tâche, nous allons supposer un instant que le chemin de Bruxelles à Malines ait été concédé séparément à une compagnie. Nous examinerons alors quelle marche auraient suivie ses recettes, par suite de l'ouverture des sections voisines.

Pour obtenir ce résultat, il suffit de remarquer: 1° que, les voyageurs pour Vilvorde exceptés, toutes les personnes inscrites à Bruxelles parcourent la distance entière de Bruxelles à Malines — 2° que si l'on fait une erreur *en plus*, en supposant que tous les voyageurs inscrits à Bruxelles parcourent la distance entière, on en fait une *en moins*, en négligeant les voyageurs qui vont de Vilvorde à Malines et réciproquement, de sorte

présente exactement les rapports des villes entre elles, nous devrons mettre en regard les recettes réelles opérées dans chaque bureau, et les recettes calculées, en triplant les chiffres donnés par le tableau C, puis les diminuant de 15 p. o/o.

Bornant cette comparaison aux recettes des villes principales, nous aurons:

| | Recette calculée. | Recette réelle. |
|---|---|---|
| Pour Bruxelles, | 54,077 fr. | 53,102 fr. |
| Anvers, | 29,397 | 28,744 |
| Gand, | 19,380 | 18,908 |
| Malines, | 33,099 | 34,625 |
| Louvain, | 9,757 | 11,042 |
| Ans, | 14,671 | 13,390 |

La différence est donc peu considérable d'une colonne à l'autre. Ainsi, le tableau C représente bien le mouvement ordinaire des voyageurs sur le chemin de fer.

qu'il y a à peu près compensation ; — 3° que les mouvements de voyageurs sont sensiblement égaux dans les deux sens.

D'après cela, il suffit, pour apprécier le mouvement des recettes, de comparer entre eux les chiffres des voyageurs inscrits à Bruxelles pendant les mêmes mois des différentes années.

En opérant ainsi, on trouve qu'en représentant par 100 le nombre des voyageurs qui ont parcouru cette ligne pendant l'année 1835, ce nombre s'est élevé :

A 140, quand la section de Malines à Anvers fut ouverte;

A 160, quand les sections de Louvain et de Gand eurent été inaugurées ;

A 173, pendant la dernière période (il y avait alors dix sections exploitées ).

Et comme la recette moyenne par voyageur, parcourant la distance entière, est restée de 67 centimes, on voit que l'ouverture des neuf sections, auxquelles la ligne de Bruxelles à Malines sert de tête, a augmenté de 73 p. o/o les recettes de cette partie du rail-way.

En appliquant le même calcul à la section de Malines à Anvers, on trouve les rapports suivants :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Deux sections ouvertes, | | 100 | voyageurs. |
| Six | id. | 130 | id. |
| Dix | id. | 133 | id. |

Ainsi, une compagnie qui aurait prolongé jusqu'à Anvers le rail-way de Bruxelles à Malines, aurait vu s'élever de 33 p. o/o le chiffre de ses recettes, par suite de la construction des lignes de Liége et d'Ostende.

Enfin, si le rail-way d'Anvers à Bruxelles avait été construit par une seule société, l'ouverture des lignes de Liége et d'Ostende aurait élevé de 33 p. o/o le chiffre de ses recettes.

Ce résultat s'obtient sans nécessiter de nouveaux frais, puisqu'il ne fait qu'augmenter le complet de chaque convoi, c'est-à-dire utiliser une partie de la force perdue; il faut donc en conclure que, loin de se nuire réciproquement, les lignes de chemins de fer contiguës ne font qu'augmenter leur prospérité mutuelle.

Pour fixer entièrement les idées sur ce point, jetons un coup-d'œil rapide sur les comptes, profits et pertes de la ligne de Bruxelles à Anvers dans l'hypothèse de dix sections exploitées.

Les comptes de 1838 portent pour l'entretien de la voie pendant dix mois.

| | |
|---|---|
| Main-d'œuvre, | 64,494 |
| Fournitures et traitements, | 5,000 |
| Total. | 69,494 |

Soit en nombre rond 70,000 f. pour dix mois et pour l'année . . . . 84,000 fr.

*A reporter* 84,000 fr.

*Report* 84,000 fr.

Les frais de traction pendant l'année 1836, s'élevaient à 64 fr. pour le parcours entier. Mettons les choses au pis, et supposons-les de 67 fr.; ce serait 800 fr. par jour, et pour 12 voyages; soit pour l'année . . . . . . . . 290,400

Les dépenses de perception étaient en 1836 de 5,000 fr. par mois. Ce serait 60,000 fr. pour l'année; portons-les à . . . . . . . . . . . . . 80,000

La dépense totale est de . . . . 454,400 fr.

Le complet de chaque convoi entre Anvers et Bruxelles, était en 1836 de 191, une augmentation de 33 p. o/o sur le nombre des voyageurs porte ce complet à 254 personnes.

Ce sont 1,106,424 voyageurs qui ont parcouru la distance entière dans le cours de l'année. La recette moyenne par voyageur entre Bruxelles et Anvers étant de 1 fr. 32 cent., la recette de l'année s'éleverait à : . . . . . . 1,460,479 fr. 68 c.

Défalquant les dépenses . 454,400

Bénéfice net . . . . . . 1,006,079 fr. 68 c.

qui représente 20 p. o/o du capital 5,028,198 fr. consacré à l'établissement de la voie et à l'achat du matériel.

Ce résultat confirme ce que nous avons dit plus haut sur le rattachement des sections les unes aux autres. Il démontre en même temps que, s'il y a sur le chemin de fer belge des parties extrêmement productives, il en est d'autres qui le sont fort peu. Il faut observer en effet que l'excédant des recettes sur les dépenses pendant l'année 1838, ne représente que 5 p. o/o du capital engagé.

Nous verrons tout à l'heure à quoi tient cette différence.

Les recettes n'ont été examinées jusqu'ici, qu'au point de vue de leur valeur moyenne. Il est curieux d'en connaître la répartition entre les diverses classes de voitures; on y trouve des éléments pour la fixation des tarifs, cette partie si délicate et si importante des cahiers des charges.

Il est, en effet, de la dernière évidence, que si l'on veut rendre les chemins de fer également profitables à toutes les classes de la société, il faudra réduire le prix des transports en wagon à la limite exacte du recouvrement des frais, et faire porter tous les bénéfices sur les classes supérieures de voitures. D'un autre côté, les char-à-bancs et wagons composant les quatre cinquièmes de la recette totale, l'intérêt des compagnies semblerait être d'en tenir le prix un peu haut; il y a donc un point milieu qui peut satisfaire ces deux intérêts de la manière la plus juste possible.

Quatre sortes de voitures servent en Belgique

au transport des voyageurs : les berlines, les diligences, les char-à-bancs et les wagons ; ces deux premières, fermées et garnies, peuvent être assimilées aux voitures qui portent le même nom sur les routes ordinaires ; les char-à-bancs sont couverts, fermés par des toiles, et munis de banquettes garnies mais sans dossiers ; enfin, les wagons, sont entièrement découverts et non rembourrés.

Les prix par personne et par kilomètre sont ainsi réglés :

| | |
|---|---|
| Berlines, | 8 centimes. |
| Diligences, | 6 $\frac{8}{10}$ |
| Char-à-bancs, | 4 $\frac{1}{2}$ |
| Wagons, | 2 $\frac{7}{10}$ |

Voici maintenant la répartition de 100 fr. de recette, entre les différentes classes de voitures.

| ANNÉES. | | Berlines. | Diligences. | Char-à-bancs. | Wagons. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1837 | | 2 f. 79 | 16 f. 38 | 33 f. 58 | 47 f. 25 |
| 1838, 1er trimestr. | | 2 34 | 27 63 | 31 03 | 39 00 |
| 2e trimestr. | | 1 54 | 23 23 | 30 05 | 45 18 |
| 3e trim | juillet | 2 87 | 19 84 | 41 08 | 36 21 |
| | août | 3 79 | 20 25 | 39 00 | 37 96 |
| | sept. | 2 88 | 22 15 | 36 98 | 37 99 |

Ainsi, pendant l'année 1837, la proportion des

recettes, dans les voitures de première classe (voitures garnies et fermées), est le cinquième de la recette totale; cette proportion se rapproche d'un tiers pendant le premier trimestre de 1838, conséquence toute naturelle des rigueurs de l'hiver; elle se maintient au quart pendant les deux autres semestres. L'élévation du chiffre des berlines, en août, tient au passage des baigneurs, qui reviennent à cette époque d'Aix-la-Chapelle et de Spa.

Quant aux recettes effectuées dans les char-à-bancs et les wagons, elles restent presque constamment dans le même rapport avec le produit total, un tiers environ pour les premiers, un peu plus de deux cinquièmes pour les seconds. Si les mois de juillet et d'août présentent une différence notable en faveur des char-à-bancs, cela provient de ce que, l'administration partant de ce principe, que les wagons n'avaient été mis à un taux si modéré que dans l'intérêt des classes ouvrières et peu aisées, avait prescrit aux employés des bureaux de refuser des places de wagons aux personnes bien mises. On est revenu depuis sur cette mesure, conçue dans un bon esprit, mais qui ne pouvait être exécutée sans arbitraire, et l'on peut dire, avec certitude, que les rapports ci-dessus vont se reproduire.

Les voitures de seconde classe composant les quatre cinquièmes de la recette totale, il faut en conclure, qu'en Belgique, la meilleure partie des

voyageurs appartient aux classes peu aisées. Cette remarque peut, jusqu'à un certain point, s'appliquer à la France.

Comme nouvelle confirmation de ce résultat, et pour faciliter le calcul du parcours moyen dans les différentes classes de voitures, nous donnons ici la répartition annuelle de 100 voyageurs.

| ANNÉES. | Berlines. | Diligences. | Char-à-bancs. | Wagons. |
|---|---|---|---|---|
| 1837 | 1 | 7 | 24 | 68 |
| 1838, 1er trimestr. | 1 | 12 | 25 | 62 |
| 2e trimestr. | 1 | 9 | 22 | 68 |
| 3e trim. juillet | 1 | 8 | 31 | 60 |
| 3e trim. août | 1 | 9 | 34 | 56 |
| 3e trim. sept. | 1 | 9 | 30 | 60 |

Si les conclusions qui précèdent ont quelque valeur, et on est bien obligé de les adopter, tant qu'une expérience nouvelle ne sera pas venue les contredire, l'activité d'un chemin de fer dépend plus encore de l'importance des points de départ et d'arrivée, de la direction du chemin, que de l'agglomération des populations traversées. C'est ainsi que la ligne de Termonde à Ostende, qui se développe sur les Flandres, dont la population par 100 hectares est de 253.2 habitants pour la Flandre orientale, et de 191. pour la Flandre occidentale, est moins productive que celle de

Bruxelles à Anvers, qui traverse les provinces d'Anvers et de Brabant, qui ne renferment que 126.8 et 180.4 habitants par 100 hectares; elle rend également moins que la partie qui unit Liége à Malines et qui traverse les provinces de Brabant (population par 100 hectares 180.4), de Limbourg (population par 100 hectares 76.9), de Liége (population par 100 hectares 135.4). Il n'est donc pas impossible que pour un tarif donné, il existe un certain rapport entre l'importance des centres extrêmes et l'activité de la circulation sur le rail-way.

Pendant l'année 1837, 391,418 voyageurs ont été inscrits au bureau de Bruxelles. La population de cette ville étant de 120,000 habitants, y compris les faubourgs, ce serait un peu plus de trois fois le nombre des habitants qui aurait circulé sur le chemin.

En 1837, 271,150 voyageurs sont partis d'Anvers dans la direction de Malines. La population d'Anvers est de 80,000 habitants, c'est donc encore un peu plus de trois fois le nombre des habitants qui a été inscrit au bureau.

Pendant les dix premiers mois de 1838, le nombre des voyageurs inscrits a été de 342,394; ainsi la proportion se soutient.

Passons à la station de Liége. Depuis le mois d'avril, où elle a été ouverte, jusqu'au mois d'août, 46,237 personnes se sont inscrites à son bureau. La recette totale de l'année étant en moyenne 3.2,

celle de ces quatre mois, ce seront 148,000 voyageurs qui partiront dans le cours d'une année. Liége renferme 58,000 habitants, ou un peu plus du tiers du nombre des voyageurs. Cette petite différence en moins s'explique aisément quand on sait que le chemin de fer est encore à une forte lieue de la ville, ce qui doit nécessairement repousser beaucoup de personnes.

Comme dernière preuve, nous citerons Bruges. La section qui joint cette ville au système général, a été ouverte dans le courant d'août; depuis cette époque jusqu'à ce jour, c'est-à-dire, pendant les mois d'août et de septembre, 28,961 voyageurs sont partis de son bureau. Or, la moyenne de ces deux mois est les deux neuvièmes de la circulation annuelle; ce serait donc 130,324 personnes qui auraient été inscrites à Bruges dans l'année entière. Cette ville renferme 42,979 habitants; nous retrouvons donc encore ici le même rapport.

Il est donc vrai de dire en thèse générale, qu'en Belgique, chaque grand centre de population fournit au chemin de fer, trois fois au moins le nombre de ses habitants. Pour les villages qui bordent le chemin et qui communiquent directement avec des villes, la proportion peut être beaucoup plus considérable. Nous citerons à cet égard ce qui s'est passé quand le chemin de fer s'arrêtait à Termonde (population 7,652 habitants). 84,406 voyageurs sont partis de ce point dans le courant

de 1837, ce serait plus de dix fois la population; mais on doit observer que Termonde était devenu le centre des départs de Gand, Alost et Lokeren.

Jusqu'à ce moment, nous n'avons rien dit de Malines, c'est que cette ville est dans une position unique; coupée en croix par le rail-way, elle peut envoyer des voyageurs dans quatre directions; sa population étant de 22,895 âmes, et le nombre des voyageurs inscrits à son bureau de 311,947, ce serait 3.2 fois sa population qu'elle aurait envoyée dans chaque sens, si la répartition se faisait d'une manière égale entre les quatre parties; mais nous devons dire qu'il y a en faveur de Bruxelles et d'Anvers une différence qui varie du tiers au quart.

On se croirait peut-être en droit de conclure d'après cela que le nombre des voyageurs partant de chaque localité est proportionnel à la population de cette localité.

Ce serait là une grande erreur.

Les rapprochements qui précèdent ne démontrent qu'une chose, c'est que la population des villes traversées a une grande influence sur l'activité du rail-way; ceux que nous allons faire maintenant prouveront que l'influence de la population est souvent affaiblie par celle de la capitale; — qu'elle est ordinairement effacée par celle de la proximité; — qu'elle disparaît toujours devant ces deux influences réunies.

Mais avant d'entrer dans cet examen qui néces-

site quelques détails minutieux, commençons par dire que le mouvement des voyageurs, entre deux points quelconques, est sensiblement le même dans les deux sens.

C'est ce qui est facile à reconnaître au moyen de la table C, en considérant successivement les points d'arrivée, puis les points de départ. Il n'y a que la capitale Bruxelles qui envoie dans chaque ville un peu plus de voyageurs qu'elle n'en reçoit.

Ainsi par exemple :

Dans la première dizaine de juin, 21,169 voyageurs sont partis de Bruxelles.

Sont arrivés dans cette ville pendant le même temps.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | Report, | 14,834 |
| D'Anvers, | 4,807 | de Termonde, | 620 |
| de Gand, | 2,485 | Vilvorde, | 1,789 |
| Malines, | 4,739 | Wetteren | 93 |
| Louvain, | 1,972 | Waremme, | 146 |
| Tirlemont, | 831 | Ans (Liége), | 1,799 |
| | 14,834 | | 19,281 |

Nombre inférieur à 21,169.

L'exploitation de chaque section du chemin de fer fait naître trois sortes de rapports entre les villes unies par le réseau.

1° Rapport de chaque ville avec ses environs, qui deviennent en quelque sorte ses faubourgs. Ainsi : Bruxelles et Vilvorde;

Bruxelles et Malines ;

Anvers avec Dufflel, Vieu-Dieu et Malines ;

Gand avec Wetteren et Termonde ;

Liége avec Fexhe, Waremme et Landen.

2° Rapport de chaque ville avec les points éloignés, ainsi : Liége avec Bruxelles, Gand, Anvers, etc.

3° Rapport de chaque ville, autre que Bruxelles, avec la capitale.

Eh bien ! il résulte du tableau *C*, que la circulation engendrée par chacun de ces trois rapports est sensiblement la même ; en sorte que, un tiers des voyageurs, partis d'une des stations extrêmes, reste dans les environs de sa ville ; un peu moins d'un tiers se rend dans les points éloignés ; enfin, ceux qui vont à Bruxelles composent le tiers qui reste. Ajoutons, *que ce tiers forme la moitié de la recette totale.*

Cet avantage des recettes en faveur de Bruxelles tient en grande partie aux voyageurs étrangers, qui prennent habituellement leurs places dans les voitures fermées, et se dirigent presque toujours sur la capitale. On peut s'en assurer en jetant un coup d'œil sur le tableau suivant.

Pendant le mois d'août 1838, il a été tenu note au bureau d'Anvers, des destinations des voyageurs arrivés d'Angleterre par les bateaux à vapeur, et qui ont immédiatement continué leur voyage par le chemin de fer ; il en résulte que, sur

729 personnes, 512 se sont rendues directement à Bruxelles.

| DATES. | DESTINATIONS. | | | | TOTAL. |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| | Malines. | Bruxelles. | Gand. | Ans (Liége). | |
| 3 août | 6 | 65 | 7 | 16 | 94 |
| 6 id. | 4 | 106 | 9 | 28 | 147 |
| 10 id. | 3 | 42 | » | 12 | 57 |
| 13 id. | 15 | 20 | » | 10 | 45 |
| 17 id. | 2 | 49 | » | 34 | 85 |
| 20 id. | 7 | 78 | » | 17 | 102 |
| 24 id. | 2 | 41 | 4 | 15 | 62 |
| 27 id. | » | 47 | 4 | 12 | 63 |
| 31 id. | 3 | 64 | » | 7 | 74 |
| | 42 | 512 | 24 | 151 | 729 |

Laissons de côté pour un instant cette supériorité de la capitale relativement aux recettes, et occupons-nous seulement de la répartition des voyageurs entre les différentes villes.

Nous allons trouver les trois influences signalées plus haut; en effet :

1° Un tiers des voyageurs, partis de chaque grande ville, reste dans un rayon de cinq à six lieues, c'est-à-dire dans des centres de population, d'une importance secondaire. Les mouvements sont égaux dans les deux sens ; d'où il résulte que ces environs renvoient au centre principal un nombre

de voyageurs bien plus élevé que ne le ferait supposer le chiffre de leur population. — *C'est là l'influence de la proximité.*

2° Un tiers des voyageurs partis des points les plus éloignés se rend directement à la capitale qui absorbe ainsi une fraction du chiffre des voyageurs tout à fait hors de proportion avec le nombre de ses habitants. — *C'est là l'influence de la capitale.*

3° Certaines villes, d'une importance secondaire, Malines par exemple, reçoivent un nombre de voyageurs aussi considérable que les villes les plus importantes. — *C'est là l'influence de la capitale, réunie à celle de la proximité.*

En dehors de ces influences, la population agit seule, et ne reçoit de modification que des rapports particuliers à chaque ville et qu'il serait inutile d'énumérer ici.

Ainsi, Malines est à peu près équi-distante de trois villes : Anvers, Termonde et Louvain.

Elle a reçu pendant la première dizaine de juin,

| | | |
|---|---|---|
| D'Anvers (population 75,000), | 2,300 | voyageurs. |
| De Louvain (population 25,000), | 1,144 | id. |
| De Termonde (population 8,000), | 478 | id. |

Le nombre des voyageurs croît donc moins vite que la population ; mais enfin, il marche dans le même sens.

*L'influence de la capitale détruit souvent celle*

*de la population* : et en effet on voit par le tableau C.

| Que Bruxelles envoie : | | Qu'Anvers envoie : | |
|---|---|---|---|
| à Gand, | 2,656 | à Gand, | 863 |
| à Louvain, | 1,995 | à Louvain, | 816 |
| à Liége, | 1,892 | à Liége, | 673 |

Les distances d'Anvers et de Bruxelles à ces différentes villes sont à peu près égales, et la population de Bruxelles n'est qu'une fois et demie plus considérable que celle d'Anvers, tandis que le nombre de voyageurs partis de Bruxelles pour Gand, Louvain, Liége, est plus que double du nombre de voyageurs partis d'Anvers pour ces mêmes destinations.

Le principe énoncé est donc exact.

Voici maintenant comment peuvent être classées, l'une relativement à l'autre, l'influence de la capitale et celle de la proximité.

L'influence de la proximité agit en raison inverse de la distance.

En voici la preuve :

| NOMS des villes qui ont envoyé des voyageurs à Anvers. | DISTANCE qui les sépare d'Anvers. | RAPPORT entre le nombre des voyageurs partis de chaque ville, et la population de ces villes. |
|---|---|---|
| Duffel. | 16,000 mètres. | 1/4 |
| Malines. | 23,500 » | 1/10 |
| Bruxelles. | 44,030 » | 1/25 |
| Louvain. | 47,250 » | 1/27 |
| Tirlemont. | 65,000 » | 1/33 |
| Waremme. | 92,200 » | 1/40 |
| Ans. | 111,100 » | 1/76 |

Ainsi l'influence de la proximité diminue très-rapidement avec la distance.

Le tableau suivant va nous montrer l'influence de la capitale. La ville d'Anvers étant après Bruxelles le centre le plus actif d'attraction et de rayonnement, nous l'avons choisie de préférence comme point de comparaison.

| Noms des villes auxquelles Bruxelles et Anvers envoient des voyageurs. | Distance de Bruxelles ou d'Anvers aux villes indiquées. | Rapport entre la population de Bruxelles et la population des villes indiquées. | Rapport entre la population d'Anvers et la population des villes indiquées. | Différence entre ces rapports. |
|---|---|---|---|---|
| Malines. | 5 lieues. | 1/24 | 1/32 | 1/96 |
| Louvain. | 11 » | 1/60 | 1/94 | 1/165 |
| Liége | 27 » | 1/111 | 1/170 | 1/170 |

L'influence de la capitale est donc très-grande, puisqu'elle s'élève au quart du produit total pour Malines, et au tiers pour Louvain et Ans.

Il semblerait en outre, d'après les chiffres de ce dernier tableau, que l'influence de la capitale diminue un peu avec la distance.

*L'influence de la proximité domine celle de la capitale à de très-courtes distances. A la distance de huit lieues et au-dessus, c'est toujours l'influence de la capitale qui domine.*

Ainsi, Waremme, qui est à 22 lieues de Bruxelles et à 4 lieues ½ d'Ans, envoie 1,540 voyageurs à Ans, tandis qu'elle n'en envoie que 146 à Bruxelles; mais Tirlemont, qui est à 11 lieues d'Ans et à 15 lieues ½ de Bruxelles, est dominé par l'influence de la capitale.

On voit en effet que pendant la première dizaine de juin

831 voyageurs sont partis de son bureau pour Bruxelles;

261 voyageurs sont partis de son bureau pour Ans.

La population de Bruxelles est deux fois plus considérable que celle d'Ans (Liége), tandis que le nombre des voyageurs est trois fois plus grand pour Bruxelles que pour Ans.

*L'influence de la capitale, réunie à celle de la proximité, domine toutes les autres.*

Il suffit pour mettre ce principe en évidence, de rappeler que Vilvorde, petite ville qui ne compte que 4,336 habitants, reçoit de Bruxelles plus de voyageurs que Liége, dont la population s'élève à 58,000 habitants.

Enfin, *le nombre des voyageurs partis de la capitale s'élève au quart du nombre total des voyageurs, et la recette effectuée au bureau de Bruxelles compose un tiers de la recette totale.*

C'est ce qui résulte des tableaux du mouvement des voyageurs et des recettes, pendant les années 1837 et 1838.

Jetons un coup d'œil en arrière, et tâchons de tracer les principales conséquences qui découlent de ce chapitre.

La première partie est relative aux recettes générales des chemins de fer. Elle démontre :

Que la recette moyenne par lieue reste la même, quelle que soit la longueur du chemin, ce qui permet d'évaluer les recettes d'un rail-way quand on connaît les résultats de l'exploitation d'une partie de la ligne;

Qu'une compagnie exécutante aura de l'avantage à augmenter la longueur de son chemin de fer, toutes les fois que la moyenne du prix de construction du prolongement sera bien inférieure à celle du chemin principal et qu'elle sera certaine que personne n'exécuterait ce prolongement;

Que les chemins de fer nouveaux, loin de nuire aux chemins de fer déjà existants, ne font que leur venir en aide.

La seconde partie est relative à la confection des tarifs. Elle met en évidence la nécessité de maintenir les péages à un taux peu élevé dans un pays où les fortunes sont tellement divisées, que les deux tiers des voyageurs prennent place dans les wagons. Elle donne les éléments du rapport qui doit exister entre les prix des diverses classes de voitures.

Enfin, la troisième partie s'applique au choix de la direction la plus convenable qui peut être donnée à la voie, choix dans lequel l'influence de la proximité doit toujours être présente à l'esprit de l'ingénieur.

Nous verrons bientôt le parti que l'on peut tirer de ces principes.

# CHAPITRE VII.

## ACTION EXTÉRIEURE.

**Résultats de l'influence du chemin de fer belge sur la circulation des voyageurs. — Sur les mouvements des bateaux à vapeur. — Sur l'activité des ports auxquels il aboutit. — Sur le nombre des voitures publiques. — Sur les revenus des routes. — Sur le produit des postes. — Sur la valeur des terres, de la main d'œuvre, du fer. — Sur la prospérité industrielle en général.**

---

Après avoir comparé les résultats du rattachement des chemins de fer les uns aux autres, tant sous le rapport du nombre des voyageurs, que sous celui des recettes, ce que l'on pourrait en quelque sorte nommer l'action intérieure des chemins de fer, il nous reste à examiner l'action extérieure; l'influence de ces lignes sur la circulation, sur l'activité des pays qu'elles traversent.

Dans l'avant-projet soumis au gouvernement et aux chambres, les ingénieurs belges s'exprimaient ainsi :

« Quoique nous ayons la conviction profonde « qu'avant la dixième année d'existence de la nou-

« velle route, la circulation actuelle, déjà si ani-
« mée entre Anvers, Bruxelles, Liége et les autres
« villes intermédiaires, triplera, au moins en ce
« qui concerne les voyageurs, et contribuera ainsi
« à couvrir la plus grande partie des dépenses d'é-
« tablissement et d'entretien, nous n'établirons
« toutefois nos calculs que sur le mouvement ac-
« tuel, augmenté seulement d'un tiers ou d'un
« cinquième, suivant l'importance des relations
« des villes entre elles; augmentation qui n'est
« nullement douteuse, lorsque l'on considère la
« progression beaucoup plus forte qui a eu lieu,
« depuis quelques années, à mesure de l'organisa-
« tion plus régulière des messageries. »

Or, cette circulation qui était estimée à 75,000 voyageurs, de Bruxelles à Malines, fut, dès la première année, de 563,210 personnes. Le transport par messageries coûtait de 2 fr. à 2 fr. 50 cent., et durait deux heures et demie environ; le chemin de fer en réduisit la durée à une demi-heure, et le prix à 67 cent. en moyenne. Ainsi, une diminution de un quart dans les prix, jointe à une vitesse cinq fois plus grande, a augmenté le nombre des voyageurs, dans le rapport de 1 à 7 ½. Le chemin de Liverpool à Manchester, qui avec la même vitesse a diminué seulement de moitié le prix des transports, n'a augmenté le nombre des voyageurs que dans le rapport de 1 à 3. La circulation s'accroît donc dans une progression plus rapide que l'abais-

sement des tarifs; ce qui s'explique très bien par le classement des fortunes. Cette proportion s'est maintenue constamment, à mesure que de nouvelles longueurs du chemin ont été ouvertes. Ainsi, de Bruxelles à Anvers, il voyageait annuellement 149,000 voyageurs; pour huit mois de 1836, il y en a eu 730,000; pour l'année, ce nombre aurait assurément atteint 1,000,000. On peut donc dire que le premier résultat du chemin de fer belge a été de septupler le nombre des voyageurs dans les directions qu'il suivait.

Relativement au produit des voyageurs, on peut ajouter qu'il n'a pas moins dépassé les prévisions de l'avant-projet, puisqu'il a couvert, tout seul, les frais d'entretien, et les intérêts des capitaux de premier établissement.

Cette activité prodigieuse a laissé des traces profondes dans tous les points où elle s'est développée; elle a exercé son influence jusqu'au dehors de la Belgique. C'est ainsi que le port d'Anvers, qui ne recevait annuellement qu'un petit nombre de voyageurs anglais, a vu s'établir de nouveaux services de bateaux à vapeur, qui lui ont porté 3,998 passagers, dans le courant de 1837, et qui en ont emporté un nombre à peu près pareil.

En 1838, les bateaux à vapeur ont débarqué à Anvers, 5,854 passagers, 182 voitures, 105 chevaux; le nombre des voyageurs repartis est peu

différent. Il y a donc augmentation de moitié dans le mouvement des hommes d'une année à l'autre. Ceci était facile à prévoir. Mais ce qui paraîtra fort étonnant, c'est qu'à une époque où le chemin de fer ne transportait pas de marchandises, son influence ait fait augmenter le mouvement des ports.

On en jugera par les chiffres suivants.

Moyenne de tonnage des navires entrés dans le port d'Anvers :

| | | |
|---|---|---|
| | de 1828 à 1834, 1831 défalqué, | 135,000 tonn. |
| moyenne | en 1834, | 138,206 |
| id. | en 1835, | 153,764 |
| id. | en 1836, | 176,461 |
| id. | en 1837, | 225,759 |

Comme on pourrait soutenir que cette marche progressive est entièrement due à l'essor de l'industrie, depuis la formation des sociétés, influence que nous ne nions pas, mais qui n'a pas seule agi, nous allons suivre ce mouvement de plus près sur le port d'Ostende.

Dans le courant des années 1836 et 1837, le nombre des voyageurs débarqués ou embarqués à Ostende n'a pas sensiblement varié, et s'est tenu en moyenne à 2,000.

Depuis le mois de janvier jusqu'au mois d'avril, ce nombre est encore resté à peu près le même.

Il s'élevait à 889, dans les deux sens, en 1837.

Il devint à 892 en 1838.

Les sections de Tirlemont et d'Ans furent ou-

vertes après cette période, et elles augmentèrent peu le nombre des voyageurs : elles étaient trop éloignéees d'Ostende pour avoir une action directe. On arriva ainsi au mois de septembre, pendant lequel la ligne entière d'Ostende à Liége fut exploitée ; le mouvement des passagers fut aussitôt doublé.

En voici la preuve.

| MOIS. | PASSAGERS. | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1837. | | 1838. | |
| | DÉBARQUÉS. | EMBARQUÉS. | DÉBARQUÉS. | EMBARQUÉS. |
| Septembre. | 222 | 290 | 462 | 627 |
| Octobre. | 210 | 192 | 295 | 495 |
| Novembre. | 92 | 115 | 138 | 187 |
| | 524 | 597 | 895 | 1309 |
| | Total. 1121 | | Total. 2204 | |

Quant au mouvement des marchandises, il subit une amélioration non moins remarquable.

Le tonnage des navires entrés à Ostende, pendant les mois d'avril, mai, juin, juillet, a été :

En 1837, de 30,981 tonneaux, soit en moyenne par mois 7,745 t.

En 1838, de 33,313 tonneaux, soit en moyenne par mois 8,328 t.

Celui des navires sortis pendant le même temps a été :

En 1837, de 30,819 tonneaux, soit en moyenne par mois 7,705.

En 1838, de 32,150 tonneaux, soit en moyenne par mois 8,037.

Augmentation moyenne de 1837 à 1838, par mois, 400 tonnes.

Laissant de côté août, époque de transition, on arrive au mois de septembre, pendant lequel la ligne d'Ostende à Liége était en exploitation.

| MOIS. | TONNAGE DES NAVIRES. | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1837. | | 1838. | |
| | ENTRÉES. | SORTIES. | ENTRÉES. | SORTIES. |
| Septembre. | 8,938 | 8,492 | 10,118 | 12,036 |
| Octobre. | 8,010 | 8,902 | 10,824 | 10,375 |
| Novembre. | 5,650 | 4,903 | 7,795 | 7,550 |
| | 22,598 | 22,297 | 28,737 | 29,961 |
| | Total. 44,895 | | Total. 58,698 | |

Le mouvement du port, pendant ces trois mois, s'est donc accru, d'une année à l'autre, de 13,803 tonnes, ce qui fait 4,600 tonneaux par mois; sur lesquels 4,200 proviennent de l'influence du chemin de fer. Que sera-ce donc quand le service des marchandises sera organisé?

Cette influence a d'ailleurs dû s'exercer d'une manière à peu près égale sur toutes les villes traversées par le chemin de fer; aussi, dès que la

section d'Ans fut ouverte, les voyageurs affluèrent à Liége de tous les points environnants, et la circulation de Liége à Namur, par exemple, qui était de 40,000 personnes par année, soit 102 par jour en moyenne, s'accrut de moitié tant que le service fut fait par des voitures, et s'éleva au quadruple après l'établissement du bateau à vapeur *la ville de Liége* (1). Force fut donc à l'administration de rapporter l'arrêté du 24 novembre 1829, qui avait posé en principe qu'il n'y aurait pas plus d'un départ de voiture publique à la même heure et pour une même ville (2); en sorte que, au grand étonnement des mauvais prophètes, qui avaient prétendu que le chemin de fer ruinerait les entreprises de voitures et réduirait à rien la taxe des barrières, il arriva que les anciennes diligences ne firent que changer de place, et qu'elles ne purent suffire à l'accroissement de la circulation (3).

(1) Voyez la note 4.

(2) L'arrêté du 24 novembre 1829 stipulait :

1° Qu'il n'y aurait pas plus d'un départ de voiture publique à la même heure;

2° Qu'il y aurait autant que possible une heure d'intervalle entre chaque départ;

3° Que, pour assurer aux voyageurs les moyens de transports, l'entrepreneur était tenu de fournir au besoin des voitures supplémentaires.

Considérant l'accroissement de circulation produit par le chemin de fer, le roi Léopold a rendu l'arrêté suivant :

« Sur les routes aboutissant aux chemins de fer, il pourra être accordé pour la même heure plusieurs concessions de messageries en rapport immédiat et direct avec le même convoi de voyageurs. »

(3) La seule industrie de transports à laquelle l'établissement des che-

Si les choses se fussent bornées là, on aurait encore pu soutenir, avec quelque avantage, que ce n'était là qu'une apparence trompeuse, que ce torrent de voyageurs qui débordait à l'arrivée de chaque convoi ne parcourait que des distances très-petites, qu'il ne défraierait pas les voitures, etc. Fort heureusement que les produits de la taxe des barrières peuvent nous édifier à ce sujet.

D'après le classement des routes qui a été indiqué ci-dessus, on comprend de suite que le chemin de fer est parallèle aux routes de première classe, qu'il est le plus souvent coupé par celles de seconde, enfin que les routes de troisième classe lui sont toujours transversales.

Le produit de la taxe des barrières a été pendant ces deux dernières années :

mins de fer ait porté un coup funeste, est celle des barques des canaux qui faisaient le trajet de Bruxelles à Anvers, de Gand à Bruges et Ostende, de Malines à Louvain, moyennant une rétribution qui variait de 5 $\frac{1}{2}$ à 9 centimes par kilomètre ; elles ont toutes été obligées de supprimer leur service de jour, et, en ce moment, quelques-unes ont même totalement disparu.

Ce moyen de transport, quoiqu'un peu lent, est cependant fort agréable : les chambres que l'on trouve dans ces barques sont décorées avec beaucoup de luxe, et l'on peut s'y coucher et dormir tout en voyageant. Leur établissement date du 15 mai 1623 ; elles ont porté un czar de Russie, Marie-Thérèse, Joseph II, Napoléon, Marie-Louise et le roi Guillaume de Hollande.

| ANNÉES. | Routes DE 1re CLASSE. | Routes DE 2e CLASSE. | Routes PROVINCIALES. |
|---|---|---|---|
| 1837<br>1838 | 1,238, 090 fr 00 c<br>1,219,775 fr. 00 c. | 1,151,717 fr. 00 c.<br>1,278,190 fr. 00 c. | 213,555 fr. 00 c.<br>253,385 fr. 90 c. |
| Différence pour 1838. | fr. c.<br>En moins 18,315 00 | fr. c.<br>En plus 126,475 00 | fr. c.<br>En plus 39,830.90 |

Il y a donc eu diminution de 1 $\frac{1}{2}$ p. 0/0 sur les routes de première classe, généralement en concurrence avec le chemin de fer, augmentation de 11 p. 0/0, sur celles de seconde, et de 17 p. 0/0 sur les routes provinciales qui sont presque toujours transversales.

Sur l'ensemble, il y a eu de 1837 à 1838 accroissement de 3 p. 0/0. De 1836 à 1837 cet accroissement n'avait été que de 2 $\frac{4}{5}$ p. 0/0.

En examinant de plus près la répartition de cette somme entre les diverses provinces, on reconnaît que les routes de première classe qui ont le plus perdu sont celles de Bruxelles à Anvers, à Liége, à Gand et à Ostende; et plusieurs routes du Limbourg. Il n'y a pas de chemins de fer dans cette dernière partie de la Belgique, mais les transports des choses et des hommes par la Meuse ont pris une grande extension.

Les lignes dont le produit a le plus augmenté sont celles de Gand à Valenciennes, de Bruxelles à Namur, à Mons, à Charleroy, et la route de Liége à Dinant qui passe par Seraing.

Il paraît donc que les chemins de fer portent avec eux le remède aux maux qu'ils engendrent; les voitures publiques qui exploitaient les routes parallèles en ont été quittes pour un simple déplacement, et si l'on en juge par les chiffres ci-dessus, la différence, loin de les ruiner, tournera à leur avantage.

On a répété, et l'on répète chaque jour avec raison, que l'un des grands bienfaits des chemins de fer, c'est de faciliter la prompte expédition des affaires; on dit : « Quand les grands centres de com-« merce ne seront plus séparés que par quelques « heures de distance, au lieu de se lancer dans des « correspondances qui n'aboutissent souvent à rien, « on se transportera soi-même, et les affaires se « feront en même temps mieux et plus vite. »

Il semblerait d'après cela que les produits des postes devraient diminuer d'une manière assez notable, par suite de l'établissement des chemins de fer, surtout dans un pays où les tarifs sont extrêmement bas; il n'en est rien cependant, et quoique les villes principales de la Belgique aient été dotées de ce moyen de communication rapide, le produit des postes ne s'est pas arrêté dans sa marche ascendante.

En 1835 l'augmentation sur 1834 avait été de 69,178 fr., elle s'éleva à 259,175 fr. en 1836, à 262,373 fr. 74 c. en 1837; ainsi, loin de se ralentir, elle a quadruplé dans l'espace de trois an-

nées. C'est que les relations établies dans cet immense mouvement des hommes se sont continuées par les lettres.

Pour achever l'énumération des résultats produits par l'influence du chemin de fer belge, il nous faudrait montrer l'activité prodigieuse qu'il a imprimée à l'industrie des machines et au commerce en général, l'accroissement rapide des revenus des villes auxquelles il aboutit; nous pourrions citer, par exemple, les recettes de la douane d'Anvers qui ne s'étaient élevées qu'à 4,338,800, en 1829, époque que l'on a toujours donnée comme l'apogée de l'industrie belge, et qui ont été en 1838 de 6,238,800 £; mais ce sont là des effets qui se compliquent de plusieurs causes faciles à assigner, mais dont on ne peut connaître au juste la valeur réciproque.

Il existe cependant quelques autres faits bons à noter, parce qu'ils se reproduiront sans aucun doute au sein de tous les pays qui entreront sérieusement dans la voie des améliorations matérielles; nous voulons parler de l'augmentation du prix des terres aux environs du rail-way, de celle des bras, du fer, des bois propres à construire les billes, circonstances qui se sont toutes manifestées en Belgique.

La valeur des terres des provinces traversées a augmenté d'un tiers; la main-d'œuvre s'est élevée dans le même rapport; les rails qui ne valaient

que 37 fr. 93 c. les 100 kilogrammes en 1834, se payaient 42 fr. à la fin de 1837; ils devinrent même si chers pendant un moment, qu'il fallut suspendre la pose d'une seconde voie entre Bruxelles et Anvers. Depuis cette époque la concurrence et le développement de la production du fer au coke, en ont ramené le prix à un taux plus modéré. Dans la dernière adjudication qui a eu lieu le 5 septembre 1838, la fourniture des rails destinés à la section de Gand à Deynze-Petegem a été faite moyennant 34 fr. les 100 kilogrammes.

Telles ont été les conséquences générales de l'établissement des chemins de fer en Belgique. L'expérience est encore bien incomplète, le réseau n'est pas terminé, le service des marchandises non organisé, et l'avenir viendra sans doute révéler bien des faits nouveaux, parmi lesquels le moins intéressant ne sera certainement pas celui du commerce de transit. Déjà, en 1835, les marchandises transitées au travers de la Belgique s'élevaient à près de 23 millions à l'entrée, et à la sortie; c'est plus du quart de cette même valeur en France avant la loi du 9 février 1832.

C'est là un résultat significatif et qui dénote, mieux que ne pourraient le faire tous les raisonnements à *priori*, l'excellente situation géographique de ce pays relativement au commerce des transits. L'organisation du service des marchandises sur le chemin de fer, le prolongement jusqu'aux fron-

tières prussiennes et françaises, l'ouverture des rail-way qui doivent réunir Francfort, Calsruhe, Bâle, en augmenteront l'importance dans une proportion qu'il serait difficile de calculer, mais qui ne manquera pas d'être considérable.

Sous ce point de vue, la publicité donnée à tous les actes du gouvernement, la loi de la taxe des barrières, la gestion des cours d'eau par les provinces ou par l'État, sont destinées à jeter une vive lumière sur cette immense question.

Quoi qu'il en soit, les résultats qui précèdent suffisent pour montrer que l'établissement des chemins de fer, dirigé avec intelligence, profite également à tous les intérêts. Ainsi se trouvent réduites à leur juste valeur toutes ces réclamations anticipées que l'éloignement du danger fait seul accueillir par quelques bons esprits.

# CHAPITRE VIII.

## SYSTÈME DES CONCESSIONS.

Longueur totale du réseau de l'État, cent quarante et une lieues. — Disposition de la ligne du Midi. — Dépense moyenne par kilomètre à simple voie, — à double voie. — Concession des lignes secondaires. — Chemin de fer d'entre Sambre et Meuse. — Formalités imposées aux demandeurs de concessions. — Trente-six demandes de concession faites dans ces dernières années.

---

Le réseau de voies en fer que nous venons d'étudier est, sans aucun doute, le plus vaste système de communications qui ait été mis en pratique par les nations européennes. Le Luxembourg est la seule province qui en ait été exclue jusqu'à ce moment; il n'est pas douteux que cette exclusion ne cesse aussitôt que le sort politique de ce pays sera fixé d'une manière irrévocable.

Nous avons donné ci-dessus la liste détaillée des parties en exploitation; nous allons faire la même chose pour les sections non achevées, mais qui doivent l'être dans un temps peu éloigné.

*Chemins de fer du Nord.*

| | | |
|---|---|---|
| 10 sections achevées d'une longueur de | | 356,600 |
| Section d'Ans à la Meuse, | 6,600 | |
| De la Meuse à Verviers, | 26,200 | |
| De Verviers à la frontière prussienne, | 15,000 | |
| Embranchement de Lierre, | 5,200 | |
| Embranchements de Diest, Hasselt et St-Trond, | 40,000 | |
| Total, | 93,000 | 93,000 |

*Chemins de fer du Midi.*

| | | |
|---|---|---|
| De Bruxelles à Tubise, | 20,000 | |
| De Tubise à Braine-le-Comte, | 11,800 | |
| De Braine-le-Comte à Soignies, | 7,100 | |
| De Soignies à Mons, | 18,100 | |
| De Mons à la frontière française, | 26,000 | |
| Total de Bruxelles à la frontière, | 83,000 | 83,000 |
| De Braine-le-Comte à Vieuville (Charleroy), | 23,500 | |
| De Vieuville à Namur, | 40,300 | |
| Total de Braine-le-Comte à Namur, | 63,800 | 63,800 |
| De Gand à Deynze-Petegem, | 15,000 | |
| De Deynze à Courtray, | 28,000 | |
| De Courtray à Mouscroen, | 15,000 | |
| De Mouscroen à Tournay, | 19,000 | |
| Total de Gand à la frontière, | 77,000 | 77,000 |
| Total général, | | 573,400 |

Parmi les sections énumérées ci-dessus, celles de Gand à Courtray, de Bruxelles à Tubise, de Landen à Saint-Trond, formant un développement total de 17 lieues, seront livrées au public vers le milieu de 1839. Les travaux d'Ans à la Meuse, adjugés dans le courant du mois dernier, sont pous-

sés avec la plus louable ardeur; enfin, malgré les préoccupations politiques bien naturelles de ce pays, l'activité des ingénieurs ne s'est pas un instant ralentie, et l'on peut dire avec certitude que le réseau sera parachevé dans trois à quatre ans au plus!

Quand la Belgique en sera arrivée à ce point, il lui suffira de faire quatre embranchements, l'un sur Ypres par Menin, le second sur Audenarde, le troisième sur Nivelles, le quatrième sur Turnhout, pour que toutes les villes de quelque importance, qui composent huit de ses provinces, soient reliées entre elles.

Il est remarquable que, malgré les critiques nombreuses auxquelles la station centrale de Malines a donné lieu, une disposition analogue ait été adoptée dans le tracé des derniers chemins de fer. Au lieu de diriger les voies directement de Bruxelles sur Tournay, sur Mons, sur Charleroy et sur Namur, on a pris un point intermédiaire, Gand d'une part, Braine-le-Comte d'une autre, qui jouent, par rapport à la ligne du Midi, le même rôle que Malines relativement à la ligne du Nord. C'est que cette disposition est préférable à toutes les autres et que l'allongement de parcours qu'elle produit, dans certains cas, est de beaucoup racheté par l'économie qui en est la suite.

De Bruxelles à Braine-le-Comte, le rail-way est établi à deux voies. Sur toutes les autres lignes,

les travaux d'art et les achats de terrains seront faits de manière à permettre une seconde file de rails, mais on se contentera d'en poser une seule, jusqu'à ce que son insuffisance se fasse sentir. En adoptant la moyenne de 107,000 fr. par kilom. obtenue sur les parties exécutées jusqu'à ce jour ($\frac{5}{6}$ à une vôie, $\frac{1}{6}$ à double voie, proportion qui se retrouve à peu près sur la ligne du midi), la dépense totale de premier établissement s'élèverait à 66 millions, le matériel à 9 millions, total 75 millions. Mais comme, parmi les sections non achevées, il en est plusieurs qui présentent de graves difficultés, il est présumable, qu'y compris les embellissements projetés pour les stations, les frais totaux différeront peu de 80 millions. Avec cette somme, la Belgique aura créé 140 lieues de chemin de fer, qui correspondraient à 2380 lieues établies en France, toute proportion de territoire gardée. Si par la suite l'activité commerciale rendait nécessaire la pose d'une seconde voie sur toutes les lignes, ce serait une dépense supplémentaire de 44,000 fr. par kil. ou de 20 millions pour tout le chemin, ce qui fixerait à 700,000 f. par lieue le coût du railway, matériel compris, ou à 640,000 fr. sans matériel. Si au lieu de se tenir dans les bornes d'une stricte économie, nos voisins avaient été chercher leurs modèles en Angleterre, ainsi qu'on voudrait le faire chez nous, leurs rail-routes auraient coûté quatre fois plus et seraient devenus

une charge très-lourde pour l'Etat, tandis qu'aujourd'hui elles se défraient elles-mêmes et se présentent comme une source de revenus pour l'avenir. Il est probable qu'une fois arrivés à ce point, les Belges affecteront l'excédant des produits à la construction de chemins de fer nouveaux par analogie avec ce qui se fait pour les routes pavées, de sorte que le réseau s'accroîtra chaque jour sans charge nouvelle, en même temps que les frais de premier établissement seront amortis.

Le succès de l'expérience ayant décidé peu à peu le gouvernement à se réserver l'exécution du réseau tout entier, les concessions n'ont pu être appliquées qu'à des lignes secondaires : ainsi, par exemple, aux chemins de fer du Flenu (longueur 20,833 mètres) et de Saint-Ghislain (longueur 11,100 mètres) qui mettent en communication des charbonnages avec le canal de Mons à Condé au chemin de fer de Quenast qui réunit les carrières de Quenast avec le canal de Charleroy.

Parmi les chemins de fer concédés, il en est un cependant qui mérite une mention particulière, tant par son importance que par sa position. C'est le chemin d'entre Sambre et Meuse avec trois embranchements dirigés vers Morialmé, Florennes et Couvin. Le développement total de la voie est de 102,891 mètres qui sont estimés à 12,784,000 f. Ce railway, qui n'avait été conçu dans le principe que pour rapprocher les hauts-fourneaux des bords

de la Sambre, des matières premières qui leur sont indispensables, transportera probablement un assez grand nombre de voyageurs quand le chemin de Bruxelles à Charleroy sera terminé, puisqu'il se trouvera ainsi sur la route de Bruxelles à Mezières, Sédan, et qu'il pourrait devenir la tête de ramifications jetées dans le Luxembourg (1).

Depuis la loi du 30 novembre 1836, qui a fixé d'une manière définitive la forme des concessions par voie de péage, l'adjudication au rabais, basée soit sur la durée de la concession, soit sur la hauteur du tarif, est le mode adopté d'une manière générale; cependant, lorsqu'il est fait une demande en concession directe, sans concurrence ou pour un terme qui doit excéder 90 ans, la législature peut seule prononcer.

Voici les formalités auxquelles est astreint tout demandeur de concession.

Il doit adresser au ministère de l'intérieur un

(1) On estime que le chemin de fer d'entre Sambre et Meuse donnera une économie de 5 f. par tonneau métrique porté sur toute la ligne.

Le prix moyen de transport d'une tonne de houille par la Sambre et la Meuse, de Châtelet à Vireux, est :

| | |
|---|---|
| De la houillère au rivage de la Sambre, | 1 f. 50 c. |
| Des rivages à Namur (Sambre), | 3 86 |
| De Namur à Vireux, | 6 20 |
| | 11 f. 56 c. |

Par le chemin de fer, le trajet étant de 63 kilomètres et le maximum des prix de 0,095 par tonne et kilomètre, la même dépense s'élèvera à 5 fr. 98 c.

mémoire étudié avec le plus grand soin, accompagné de cartes, nivellements, profils, évaluations, etc. Ce projet, vérifié par les soins du ministre des travaux publics, est soumis au conseil des ponts-et-chaussées, qui se prononce sur son adoption.

Dans ce dernier cas, on le soumet à l'examen des provinces traversées, et à une commission d'enquête, composée de sept à onze membres, et dont une moitié, plus le président, sont nommés par le ministre, l'autre moitié restant au choix de la députation provinciale.

Cette commission d'enquête, qui est revêtue de pouvoirs très-étendus, pour s'éclairer complètement, rédige, dans le délai d'un mois, son rapport sur l'utilité publique du projet, la hauteur des droits à percevoir, la durée de la concession.

Le procès-verbal de l'enquête, une fois clos, est transmis à la députation du conseil provincial, qui, après avoir consulté les chambres de commerce des villes intéressées, l'adresse, avec son avis, au ministre de l'intérieur, et dans le délai d'un mois.

C'est après avoir traversé ces diverses épreuves, que le projet est repris par le conseil des ponts-et-chaussées, qui le modifie d'une manière convenable, et dresse un cahier des charges où tous les points essentiels sont indiqués. Le demandeur est tenu de soumissionner l'entreprise aux clauses et

conditions prescrites et dans le délai d'un mois, à dater du jour où il en aura reçu communication, s'il veut en conserver la propriété.

C'est alors qu'est faite, publiquement, l'adjudication au rabais, soit sur la hauteur des péages, soit sur la durée de la concession, suivant que l'une ou l'autre base aura été jugée la plus utile. Le demandeur en concession n'est évincé qu'au cas où les rabais offerts atteignent 5 p. 0/0 du montant des péages, ou $\frac{1}{10}$ de la durée de la concession.

Dans ce cas, l'adjudicataire rembourse le demandeur de tous les frais d'enquête, et il lui remet, à titre de dédommagement pour ses études, une somme qui a été stipulée par une clause expresse du cahier des charges.

L'exécution, surveillée par un ingénieur délégué, est d'ailleurs garantie par le dépôt d'un cautionnement. L'État se réserve en outre, de saisir le revenu des cinq dernières années, en garantie du bon entretien de la route au moment où elle lui sera livrée.

Quant aux questions d'art, elles sont réglées conformément aux principes d'une saine économie, et de manière à protéger également les intérêts de la compagnie et la sûreté du public. Les contestations entre l'État et les soumissionnaires sont déférées aux tribunaux, ou à un tribunal arbitral, composé de trois membres de l'ordre judiciaire désignés à l'avance.

9

La société fait gratuitement le transport des lettres et dépêches; elle est même tenue de mettre son matériel à la disposition du gouvernement pour le transport des troupes.

Le libre parcours est consacré en principe pour l'État et les particuliers (1).

Il est facile de voir que ce mode de concession, qui se rapproche sur plusieurs points de celui qui est usité chez nous, en diffère cependant d'une manière expresse par la clause d'adjudication, et par la sage économie apportée dans les questions d'art. Ce dernier point est, sans aucun doute, le plus important de tous, puisqu'il peut en quelque sorte changer la valeur financière d'une spéculation.

Pendant ces dernières années, trente-six demandes de concessions ont été faites, pour des chemins de fer secondaires. Parmi ceux auxquels l'enquête a été favorable, et qui seront probablement exécutés, il faut citer le chemin du Flenu à la Sambre, qui rejoint cette rivière en France, près de Maubeuge, et qui serait un cinquième point de contact du rail-way belge avec notre frontière du nord.

(1) Nous renvoyons pour plus de détail au texte de la loi placé dans les notes; nous y avons joint la loi sur l'expropriation publique en Belgique, qui n'est pas sans intérêt dans un moment où les compagnies françaises se plaignent à si juste titre des lenteurs de l'expropriation.

# DEUXIÈME PARTIE.

## LES CHEMINS DE FER EN FRANCE.

# DEUXIÈME PARTIE.

## LES CHEMINS DE FER EN FRANCE.

---

## CHAPITRE PREMIER.

### LÉGISLATIONS ÉTRANGÈRES DES CHEMINS DE FER.

Législation anglaise. — Législation américaine. — Législation prussienne. La France est le seul pays où les compagnies soient soumises à des clauses aussi onéreuses.

---

Ce n'est pas d'hier que sont commencées les discussions sur les travaux publics, et l'on peut dire que la France a largement payé sa quote part des expériences qui se sont faites en cette matière. L'État s'est constitué bailleur de fonds, entrepreneur, surveillant; il a négocié des emprunts sans condition, des emprunts sous condition; il a délivré des concessions perpétuelles ou temporaires; il a mis les exploitations en régie; il a exploité lui-même; enfin, il semble que nous ayons soumis au creuset tous les systèmes, tous les modes d'exécution.

Quel a été le résultat de ces essais ?

Je laisse répondre ceux qui connaissent le régime des canaux.

Ils vous diront que les transports par eau sont encore, en France, d'une lenteur désespérante ; qu'en dépit des millions dépensés pour créer quelques semblants de concurrence aux lignes qui tenaient le monopole de la navigation, les péages sont encore triples et sextuples de ce qu'ils devraient être ; ils vous diront que ces concessionnaires si intraitables quand le commerce veut obtenir quelque amélioration, quelque abaissement de tarif, réalisent presque tous d'énormes bénéfices ; ils vous diront enfin que, par suite de ces entraves multipliées, les canaux en France n'opèrent pas $\frac{1}{9}$ des transports (1).

Ce n'est donc pas dans notre passé que nous devons chercher des exemples pour l'avenir ; nous pourrions tout au plus y trouver de sévères leçons ; et puisque la science des chemins de fer a mis entre nos mains de nouveaux éléments de prospérité, derniers venus dans cette carrière, sachons au moins profiter des expériences de nos voisins, et ne plus retomber dans les mêmes erreurs.

Quatre États se sont plus particulièrement occupés de chemins de fer ; placés dans des conditions différentes de prospérité industrielle, de si-

(1) Voyez la note 10 à la fin du volume (2e partie).

tuation géographique, de constitution gouvernementale, ils ont dû procéder d'une manière diverse dans l'établissement de ces voies nouvelles. Le génie de l'Angleterre a ouvert la marche, et l'on peut dire que dans ce pays, déjà sillonné de routes et de canaux, les rail-way sont devenus une sorte de luxe de transports, une dernière conséquence de cette loi de la nature, qui pousse l'homme de perfectionnement en perfectionnement.

En Amérique, au contraire, les routes en fer ont été une condition d'existence politique, le premier lien de l'unité fédérative; puis est venue la révolution belge et les entraves mises à la navigation de l'Escaut, qui ont engendré le chemin de fer belge; puis, en dernier lieu, les vastes projets de la Prusse sur les provinces rhénanes, l'association commerciale allemande, et le rapprochement plus significatif encore qui se formule en chemins de fer.

Ces différences de positions ont engendré trois systèmes législatifs, trois modes de constructions. Nous allons jeter un coup d'œil sur les premiers, les autres trouveront leur place dans la suite de cet ouvrage.

Le système d'association qui avait élevé si haut la prospérité industrielle de l'Angleterre, est aussi celui qui a présidé à l'établissement de ses chemins de fer. Mais dans cet état, le sort des compagnies n'est

pas remis aux caprices d'une administration, quelquefois malveillante, presque toujours trop faible.

Les chambres législatives sont saisies du projet par voie de pétition. La société expose son tracé, ses moyens financiers, ses preuves de l'utilité publique du projet qu'elle soutient. Les propriétaires riverains et les intérêts lésés sont entendus à leur tour, et si, à la suite d'un examen approfondi, de plusieurs courses faites sur les lieux mêmes du tracé, la commission d'enquête admet les preuves de la compagnie, l'autorisation est accordée, non comme une faveur, mais comme l'exercice d'un droit. La concession est perpétuelle; elle n'engage pas les sociétaires au-delà de leurs moyens; elle ne les soumet à aucun dépôt de cautionnement, par contre à aucune confiscation. Tout au contraire, l'intervention législatrice et administrative n'a d'autre but que d'aplanir les difficultés, soit par des démarches auprès des propriétaires récalcitrants, soit par des avances pécuniaires opérées avant même le versement total du montant des souscriptions.

Enfin, si par suite d'erreur dans les calculs, ou d'une gêne financière quelconque, les concessionnaires se voient obligés d'abandonner l'entreprise, ils restent propriétaires des portions achevées; seulement ils doivent faire la remise gratuite des terrains abandonnés aux anciens possesseurs, comme dédommagement de l'abandon des travaux et de l'inutilité de l'expropriation.

Il est à peu près impossible de tracer d'une manière générale la législation américaine en matière de chemin de fer, ce pays étant divisé en plusieurs États qui ont chacun leurs lois particulières.

La Pensylvanie exceptée, tous les autres États laissent à des sociétés particulières la construction des rail-routes; le gouvernement n'intervient que comme actionnaire, et c'est à ce titre qu'il exerce son influence dans la rédaction ou l'exécution du projet (1).

Dans les États du Nord, qui méritent seuls d'être cités en matière de travaux publics, la durée des concessions est ordinairement limitée, le rachat facultatif après une période qui n'est parfois que de cinq ans, mais toujours à des conditions très-libérales. Ainsi, en outre du remboursement des frais, il est stipulé que l'on paiera à la compagnie l'intérêt des sommes déboursées tant pour construction première que pour entretien, à partir du jour où la dépense a eu lieu et à un taux qui s'élève quelquefois jusqu'à 18 p. 0/0.

Les tarifs sont le plus souvent abandonnés à la discrétion de la compagnie; mais dans ce cas on fixe une limite aux dividendes, ou l'État se réserve la révision des chartes quand il le jugera convenable.

Aucun cautionnement n'est exigé, la seule garantie stipulée est le versement préalable de cinq

(1) Il arrive souvent aussi que le gouvernement prête ses ingénieurs aux compagnies.

à dix pour cent du capital social. Les fraudes et l'agiotage sont prévenus par la nomination d'une vingtaine de commissaires, choisis parmi les notables habitants des villes et comtés qu'intéresse l'entreprise et qui en dirigent, sous leur responsabilité personnelle, les opérations préliminaires, jusqu'à la première assemblée générale où les porteurs d'action nomment leur conseil. Ces fonctions sont gratuites et soumises à une entière publicité.

Un délai raisonnable est fixé pour le commencement et l'achèvement des travaux. L'inexécution de cette clause fait encourir la déchéance, et le refus de versement de la part des actionnaires les expose souvent à une amende. Dans le cas où les travaux ne seraient pas terminés à temps, les chartes consacrent ordinairement des mesures de rigueur; mais, jusqu'à ce jour, il n'en a pas été fait usage. Au contraire, si le zèle et la bonne volonté de la compagnie ne sont pas douteuses, on lui accorde sans difficulté un délai nouveau. Il s'est même présenté plusieurs circonstances dans lesquelles les États ont donné aux compagnies malheureuses des encouragements soit par de nouvelles souscriptions, soit par des avances pécuniaires, soit encore par la garantie de l'État pour les intérêts d'un emprunt, ou bien en autorisant la création d'une loterie au profit de la société(1).

(1) Voyez la note 11 à la fin du volume (2e partie).

Les assemblées législatives évitent généralement toute clause de privilége exclusif. Il existe cependant quelques exceptions à cette règle, et notamment dans l'État de New-Jersey qui profite de sa position intermédiaire entre les États de Philadelphie et de New-Yorck pour faire payer chèrement aux compagnies le monopole des transports qu'il leur assure au travers de son territoire (1).

Disons enfin qu'un acte du congrès a affranchi des droits d'entrée les fers importés fabriqués, pour l'usage des chemins de fer.

Un mode d'exécution tout différent a été employé en Belgique. Il s'agissait, alors que les chemins de fer furent votés, de conquérir sur la Hollande la liberté commerciale comme on avait déjà conquis la liberté politique et religieuse ; il fallait établir d'une manière aussi réelle qu'apparente la nationalité belge. L'administration dut donc se réserver une complète latitude dans la modification des tarifs. L'exécution des grandes lignes par l'État était le seul moyen d'atteindre ce but, et il fut atteint.

Reste enfin le système adopté par la Prusse,

(1) M. Michel Chevallier rapporte que l'État de New-Jersey a garanti l'exclusion de toute concurrence, pendant trente-six années, à la compagnie de rail-way d'Amboy à Camden, moyennant une somme de 563,000 f. en actions, plus une redevance de 53 cent. $\frac{1}{3}$ par voyageur, et 15 cent. par tonne de marchandise. Cet impôt, qui frappe presque exclusivement des citoyens des autres États, a été universellement blâmé aux États-Unis.

que l'on pourrait en quelque sorte nommer l'association mitigée, et qui est un milieu entre les deux précédents. C'est l'exécution par l'industrie privée, mais sous la surveillance de l'État.

Et à ce propos j'observerai que l'état d'association ne s'engendre, ni par ordonnance royale, ni par vote législatif; c'est un point de perfection vers lequel les peuples arrivent au fur et à mesure que leur prospérité commerciale et manufacturière prend un plus vaste développement. Ainsi donc, dans un pays où l'industrie privée n'a pas encore sondé toute sa puissance, où elle n'a pas été façonnée à un immense maniement de capitaux, l'intervention régulatrice du gouvernement, la sanction royale, sont indispensables pour soutenir à la fois : à l'intérieur, le courage de la compagnie ; au dehors, le crédit qui lui est indispensable et que le prestige du pouvoir peut seul lui donner. La Prusse se trouvait dans cette position quand les sociétés de rail-routes commencèrent à s'organiser; il fut donc d'une bonne politique de resserrer l'association naissante dans des limites étroites et d'empêcher ainsi les premiers débordements de l'agiotage, qui l'eussent étouffée. Ainsi s'explique l'excessive sévérité déployée par cette administration dans le premier règlement qui fut rendu sur les chemins de fer.

Depuis cette époque, ces craintes, fort légitimes du reste, ne s'étant pas réalisées, une ordonnance

solennelle, contresignée par tous les ministres, et rendue publique en novembre dernier, a donné une nouvelle preuve de la sollicitude du cabinet prussien pour tout ce qui peut resserrer la grande fédération germanique.

On y remarque en effet, auprès de ces clauses rigides, inhérentes à la constitution purement monarchique de cet État, des dispositions toutes bienveillantes, toutes protectrices, bien faites pour encourager les sociétés exécutantes. Ainsi le gouvernement exempte de tout droit les actions, contrats de vente. Il laisse à la compagnie le soin de choisir son tracé, à sa convenance, lui garantissant le monopole de l'exploitation pendant trente années et une forte prime en cas de rachat après cette période de temps. Du reste, aucun dépôt préalable n'est exigé, aucune confiscation n'est prononcée, dans le cas où les travaux ne seraient pas exécutés.

Le chemin, une fois construit, est franc d'impôt pendant trois années. Si, après cette période, il est démontré que les produits nets sont assez élevés pour permettre le prélèvement d'un impôt, il en sera établi un proportionnel à l'importance du fonds de réserve de la société; enfin, les expropriations sont opérées sous la direction du gouvernement, et la bourse des sociétés n'est pas exposée aux arrêts de propriétaires voisins, toujours disposés à prêter main-forte à leurs confrères.

Auprès des garanties données aux entrepreneurs, se trouvent d'autres clauses, destinées à protéger les intérêts du public. Ainsi, après trois années d'exploitation révolues, le ministre des travaux publics pourra concéder l'usage du chemin pour opérer les transports en concurrence, avec les concessionnaires, sous condition de leur payer une juste indemnité. C'est le principe du *libre parcours* déjà consacré en Angleterre. Il est également stipulé que, après l'amortissement complet du capital, les péages devront être limités aux frais d'entretien et de traction.

Enfin, cinq articles particuliers sont consacrés à la répression de l'agiotage, cette effroyable plaie de notre époque (1).

La sollicitude du gouvernement prussien pour les compagnies de chemins de fer ressort bien plus évidente quand on compare cette loi définitive au règlement provisoire décrété en 1837.

Alors, il est vrai, les souvenirs de la crise américaine préoccupaient exclusivement les esprits, et le ministère put juger d'une bonne politique de couper court à l'agiotage en interdisant l'émission des actions avant le paiement de toute leur valeur nominale; mais on conçoit qu'une pareille clause était bien faite pour rebuter les souscripteurs, et qu'elle devait tout au moins rendre la réalisation d'une forte somme très-difficile.

(1) Voyez la note 12 à la fin du volume (2<sup></sup>e partie).

En revenant sur cette décision, en supprimant la clause qui limitait à 10 p. o[o les bénéfices, clause injuste en principe, inapplicable en fait, et que tous les gouvernements un peu rompus à la pratique de rail-routes ont abandonnée : l'administration prussienne a fait preuve d'une haute sagesse.

Que si maintenant l'on voulait comparer chacun de ces systèmes avec celui que le gouvernement français veut imposer aux compagnies exécutantes, on en tirera cette conclusion :

En Angleterre, en Prusse, en Amérique, et à part la différence de forme, le principe de haute et bienveillante protection se retrouve dans tous les règlements.

En France, il ne se trouve nulle part; en revanche le cahier des charges consacre l'impôt, l'amende et la confiscation (1).

(1) Cet empressement des Chambres à frapper un impôt sur des entreprises dans lesquelles tout est inconnu, est vraiment inexplicable, et l'on éprouve quelque honte à voir des États despotiques, ordinairement imbus d'idées fiscales, donner à la France des leçons de sollicitude industrielle, comme ils lui en ont déjà donné en matière d'association commerciale.

L'impôt du dixième, appliqué aux chemins de fer, est une véritable injustice.

En voici la preuve :

La somme totale, payée à l'État par les entreprises de messageries, est estimée à environ 10 millions de francs.

Sur cette somme, 5 millions proviennent de l'impôt de 0 f. 25 par cheval et par poste qui revient aux propriétaires de relais.

5 millions sont payés à titre d'exercice sur les voyageurs, sur les marchandises, d'estampille, etc.

Laissant de côté le droit de 0 f. 25, question encore pendante devant

**Mais aussi, ces pays construisent les chemins qu'ils votent.**

**En France l'on vote bien, mais on ne construit pas.**

les Chambres, et admettant que, le réseau de fer complété, le produit des messageries fût diminué d'un tiers (cette évaluation paraîtra très-forte aux personnes qui prendront la peine de lire la seconde partie de cet ouvrage), ce serait une perte annuelle de 1,700,000 f. que ferait le trésor.

Mais nous voyons d'autre part, dans le budget de 1836, que les quarante-deux malles-postes, qui partent journellement des divers points de la France, coûtent à l'État une somme de 3,486,810 f.

Savoir :

| | | |
|---|---|---|
| Dépenses. | Frais de chevaux, guides, | 3,984,360 f. |
| | Entretien, réparations, | 425,460 |
| | Salaires des courriers, | 893,730 |
| | | 5,303,550 |
| Recettes. | Places prises par les voyageurs, | 1,816,740 |
| | Perte, | 3,486,810 f. |

Les chemins de fer dispensant des malles-postes dont ils suivent la direction, et augmentant le produit des lettres (voir la 1[re] partie), la perte 1,700,000 f. se trouve changée en un bénéfice d'au moins 1 million.

Encore n'avons-nous tenu aucun compte ici de la moindre destruction des routes, et des produits énormes que la grande circulation fait affluer dans le trésor.

Il semble du reste que cette espèce de malveillance contre les sociétés de chemins de fer ait envahi jusqu'aux villes qui doivent en profiter le plus directement. L'exemple récent qu'a donné la ville de Versailles est une preuve suffisante de ce que nous avançons. Il est curieux de savoir que le jour où les journaux français s'occupaient de cette dernière nouvelle, les journaux prussiens publiaient un arrêté du duc d'Anhalt-Dessau qui, dans le but d'encourager l'entreprise du rail-way de Berlin à la frontière de Saxe, qui doit traverser la ville de Dessau, faisait une donation gratuite des terrains et bois nécessaires à l'établissement de ce chemin sur son duché.

On annonçait en même temps que la ville de Dessau venait de prendre pour 34,000 thalers d'actions. Cette ville ne compte cependant que 10,600 habitants.

Du reste, en développant ces divers exemples, nous les donnons bien plutôt à titre de renseignements, de points de comparaison, que comme modèles à suivre d'une manière rigoureuse et servile. Il existe entre la France, l'Amérique, l'Angleterre et la Prusse, des différences qu'il serait absurde de contester. Ainsi, le temps n'a pas encore chez nous une grande valeur; nos centres industriels et commerciaux ne sont pas séparés par des distances immenses et privés entièrement de voies de communication comme ceux de l'Amérique. Bien loin de là, le réseau de lignes viables et navigables est assez complet en France, et notre commerce aurait déjà fait un grand pas s'il pouvait tirer parti de nos richesses en ce genre.

Relativement à l'Angleterre, on peut dire qu'elle a sur nous des avantages immenses; ses grandes fortunes mobilières, le perfectionnement de son industrie, l'affluence de capitaux et d'hommes capables pour en diriger l'emploi, un excellent système de banques, une longue habitude du mécanisme de l'association, ce sont là autant de points, que nous pourrons atteindre un jour, mais que nous ne possédons assurément pas.

Des différences d'un autre ordre se manifestent entre la France, la Belgique et la Prusse.

Aussi répéterons-nous, avec l'illustre auteur des *Intérêts matériels*, « nous ne devons copier sans « réflexion, ni les procédés des Anglais, ni ceux des

« Américains, il faut que nous soyons nous-mêmes, « sous peine d'être des plagiaires. » Mais nous ajouterons : Jusqu'à ce jour l'individualité française, en matière de grandes lignes de chemins de fer, n'a eu pour résultat que les jeux de bourse et la ruine des actionnaires. Hâtons-nous donc d'entrer dans une nouvelle voie, dussions-nous pour cela imiter un peu ceux qui produisent beaucoup, et au grand bénéfice des intéressés et du pays.

## CHAPITRE II.

### DÉPENSE UTILE PAR KILOMÈTRE.

Recherche de la somme que la France peut raisonnablement consacrer aux chemins de fer. — Prix des transports en France, en Angleterre et en Belgique. — Nous sommes à peu près dans la même situation que ce dernier pays, nous devons donc exécuter avec la même économie.

---

Les chemins de fer, avons-nous dit, ont été enfantés par trois causes différentes.

En Amérique, où il existait peu de voies de communication, où les bras et les capitaux ne pouvaient suffire à la tâche immense de ce peuple qui avait tout à créer, une grande économie dut être mise dans la construction des routes en fer; car, avant de rechercher une vitesse de douze lieues à l'heure, il fallait avoir des communications assurées par toutes les saisons; de là, le système américain, avec ses pentes un peu raides, ses courbes à courts rayons, ses rails le plus souvent fixés sur des longrines en bois.

Chez les Anglais, au contraire, qui possèdent des routes parfaites, et un réseau complet de voies

navigables, les chemins de fer furent principalement accueillis comme moyen de locomotion rapide, comme machine à économiser le temps; on évita donc tout ce qui pouvait ralentir la marche des convois, pentes courbes traversées de routes à niveau, et on le fit à force d'argent (1).

Quant à la Belgique, elle avait besoin d'une communication rapide entre la mer et le Rhin; ses ressources pécuniaires étaient bornées, elle adopta une combinaison intermédiaire entre les deux précédentes, pour obtenir à la fois la vitesse et l'économie. De là les constructions anglaises, ramenées à leur plus grande simplicité, ou le système belge.

La France doit-elle ébaucher comme les Américains, édifier comme les Anglais ou bâtir comme les Belges?

Voilà la seconde question qui se présente.

Quand un industriel habile se jette dans une invention nouvelle, il examine ordinairement trois choses.

D'abord le prix courant du produit qu'il veut

(1) On objectera sans doute, que les premiers chemins de fer, établis en Angleterre, n'avaient d'autre but que le transport des houilles. Mais aussi nous répondrons que c'est seulement depuis l'invention des convois à grande vitesse, que les railway ont pris tout leur essor. Ainsi, pendant la période qui s'est écoulée depuis l'établissement du chemin de fer de Newcastle (en 1700), jusqu'au concours fait en 1829 entre Liverpool et Manchester, à peine s'était-il établi cinq à six lignes un peu remarquables. Au commencement de 1836, 313 lieues $\frac{1}{4}$ étaient construites ou en cours de construction, 340 lieues nouvelles étaient décrétées.

fabriquer, et l'influence des améliorations qu'il médite sur le prix de revient; cela fait, et le chiffre de la consommation évalué d'une manière approximative, il en déduit le *quantum* du capital à engager sans risques de perte. Enfin, il compare ce capital à l'étendue de ses moyens financiers, pour savoir, non pas s'il peut commencer, mais s'il pourra mener à bonne fin sa spéculation.

Possède-t-il d'immenses richesses, a-t-il la certitude de vendre fort cher ce qui ne lui coûtera presque rien, il peut s'abandonner au luxe des constructions, aux émotions des expériences, acheter des machines admirablement polies, satisfaire à la fois ses goûts de luxe et sa vanité industrielle; ses bénéfices couvriront bientôt ses dépenses, et sa bourse n'aura pas à souffrir des jouissances de son amour-propre.

Que si, au contraire, ses capitaux disponibles sont bornés, ses bénéfices réduits par la concurrence, il devra, tout en s'aidant des expériences de ses voisins, faire en sorte de produire aussi bien et à meilleur marché; il devra régler toutes ses opérations avec la plus stricte économie.

Voilà des principes qui, je crois, ne rencontreront pas de contradicteurs.

Or, s'il est vrai que l'administration de l'État puisse être assimilée à celle d'une grande société anonyme; s'il est prouvé par l'expérience que l'on construit à volonté des chemins de fer, moyennant

une dépense qui varie de 150,000 fr. à 2,500,000 fr. par lieue; on peut s'étonner à bon droit que ces questions n'aient pas été appliquées aux chemins de fer, et que leur examen n'ait pas eu sur la rédaction des cahiers des charges une heureuse influence.

Tâchons de suppléer, autant qu'il est en nous, à cette lacune.

Le prix de revient des transports ne saurait être calculé *à priori;* il dépend de deux éléments : la valeur du capital immobilisé, et le nombre de voyageurs sur lequel se répartissent les dépenses et l'intérêt, et comme ce nombre de voyageurs est lui-même d'autant plus considérable que le prix des places est moins élevé, on voit qu'en définitive, ce qu'il importe de connaître, c'est la limite du péage que l'on peut raisonnablement établir sur les chemins de fer français.

Dans l'état actuel des choses, et privés de documents statistiques officiels, que l'administration seule pourrait se procurer (1), nous sommes obli-

(1) Il est fâcheux que le besoin de statistiques exactes ne soit pas mieux senti chez nous, en telle sorte que l'administration est toujours obligée de fonder ses calculs sur des approximations bien grossières quand elles ne sont pas absurdes.

Est-il un homme en France qui puisse répondre en chiffres précis aux questions suivantes :

Quelle progression a suivie l'activité des voyages depuis l'époque où l'on s'est occupé sérieusement des voies de communication? — quelle a été l'influence du perfectionnement des procédés de macadamisage, — de

gés de recourir aux comparaisons avec les pays voisins pour établir ce chiffre.

Laissons de côté les États-Unis, qui se trouvent dans une position tout exceptionnelle, dans lesquels les rail-way ne sont en concurrence ni avec les routes, ni avec les canaux, ce qui les rend de première nécessité, et leur donne un monopole dont ils peuvent hardiment profiter, grâce à la grande valeur du temps dans ce pays.

Sur les routes macadamisées de l'Angleterre, le transport des voyageurs en diligence se fait à la vitesse de 3 lieues $\frac{3}{4}$ à 4 lieues à l'heure, et moyennant un prix qui est, par distance de 4,000 mètres,

l'achèvement des lacunes, — de l'augmentation de vitesse des voitures publiques, — de l'établissement des services de nuit?

Quel est le nombre moyen des voyageurs qui circule actuellement sur les grandes routes? — quelle est la distance moyenne parcourue par chacun d'eux? — dans quel rapport sont-ils répartis entre les diverses classes de voitures, chaises de poste, courriers, diligences, pataches? — combien voyagent à pied?

Quelle a été l'influence de l'ouverture des canaux sur les routes qui leur sont parallèles ou transversales, sur le mouvement des canaux ou cours d'eau auxquels ils aboutissaient, — sur la circulation des marchandises en général. — sur la valeur des terres avoisinantes?

Quel a été le résultat de l'ouverture des chemins vicinaux sur le mouvement des canaux, sur celui des routes? etc.

Quelle est la nature des affaires des principales villes de France? — d'où viennent les produits qu'elles consomment? — vers quels points s'écoulent ceux qu'elles produisent?

Ces questions et mille autres non moins essentielles, sur la nature, la quotité, la répartition des capitaux, des banques, des industries, seraient pourtant indispensables si l'on voulait enfin établir avec ensemble et d'une manière profitable aux intérêts des localités, le réseau de chemins de fer que le pays réclame.

On s'imagine avoir tout fait quand on a tiré des lignes droites de Paris

| | |
|---|---|
| Dans les premières places | 1 fr. 06 à 1 fr. 30 |
| Dans les secondes | 0 64 à 0 82 |

Sur les routes pavées de la Belgique, la vitesse n'est ordinairement que de 2 ¾ à 3 lieues à l'heure et le prix des places est :

| | |
|---|---|
| Dans les premières de | 0 fr. 50 à 0 fr. 60 |
| Dans les secondes | 0 32 à 0 40 |

Les prix des places, dans les diligences françaises, sont à peu près les mêmes qu'en Belgique; mais la vitesse de ces voitures ne dépasse pas beaucoup la moyenne de 2 lieues par heure.

Pour les marchandises transportées par le roulage, le prix moyen est de :

aux principales villes de France. C'est là une erreur de premier ordre et qui ne saurait être trop énergiquement combattue.

Si l'industrie particulière était seule chargée de dresser les plans, ainsi que cela se pratique en Angleterre, toutes ces observations n'auraient pas de portée; chaque localité connaît au moins d'une manière instinctive la plupart des éléments que nous disons indispensables, et si elle conçoit un chemin de fer, elle le dirigera certainement dans la direction que suivent les mouvements commerciaux.

Mais en France, ces questions sont décidées en dernier ressort par des ingénieurs des ponts-et-chaussées qui ne connaissent pas, qui ne peuvent connaître les besoins de localités auxquelles ils sont totalement étrangers, et qui s'habituent trop à considérer les chemins de fer comme des lignes télégraphiques.

Une bonne statistique pourrait seule corriger ce vice originel, et puisque l'État consacre chaque année des sommes assez considérables à secouer la poussière de vieux manuscrits, il pourrait bien, ce me semble, trouver quelques deniers pour un travail qui joint au mérite de l'importance celui de l'actualité. Sans cela ne ressemblerions-nous pas un peu à l'astrologue de La Fontaine, qui se laissait choir dans un puits en interrogeant le ciel.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2 fr. 24 | à 2 fr. 80 | | en Angleterre, |
| 1 | à 1 | 25 | en Belgique, |
| 0, 80 | à 1 | | en France. |

Mais le roulage anglais a encore ici l'avantage de la vitesse.

Le rapprochement de ces chiffres nous permet de conclure que les transports par terre sont, moyennement, deux fois et demi plus coûteux en Angleterre qu'en France et en Belgique.

Il n'est pas aussi facile d'étendre la comparaison aux canaux, parce que auprès des frais de halage, qui constituent une dépense à peu près fixe, vient se placer le tarif, essentiellement variable de sa nature. Cependant, en prenant une moyenne sur les principaux d'entre eux, on trouve pour la dépense de transport, par tonne portée à 4,000 mètres, péage compris :

| | | |
|---|---|---|
| En Angleterre, | 0 fr. 55 | à 0 fr. 90 |
| En France, | 0 30 | à 0 50 |
| En Belgique, | 0 10 | à 0 20 |

Les prix anglais sont donc encore beaucoup plus forts que ceux des deux autres pays, et cependant l'activité des routes n'est nulle part plus considérable.

Concluons de là que l'Angleterre est, relativement aux voies de communication, dans une situation tout exceptionnelle, qui permet à ses compagnies de chemins de fer d'attirer un grand

nombre de voyageurs, avec des tarifs forts élevés. Il faut en effet observer qu'une diminution de moitié dans les prix de transport correspondrait, pour les hommes, à 53 c., en Angleterre, et à 25 c. en France; ce qui veut dire que, pour des situations analogues, deux chemins de fer construits dans ces deux pays et grevés, le premier d'un tarif de 53 c., le second d'un tarif de 25, devraient attirer à peu près le même nombre de voyageurs. De là résulte pour nos voisins, comme dernière conséquence, la possibilité d'engager un capital considérable dans chacune de ces entreprises.

En France, les voyages ne sont aussi nombreux qu'à la condition d'être bon marché, et la meilleure preuve que l'on puisse en donner, c'est que la malle-poste, qui se rapproche beaucoup des diligences anglaises par sa vitesse et par ses prix, fait encore beaucoup de courses à vide. Le système anglais ne peut donc être admis chez nous qu'après des modifications profondes, qui le rapprochent beaucoup du système belge; et le prix des dernières places, qui composent toujours la plus forte partie de la recette, devra, pour nos chemins de fer, se tenir beaucoup plus près de 11 que de 35 c.; mais un semblable résultat ne peut être atteint qu'en introduisant dans nos constructions la plus grande simplicité, la plus rigoureuse économie, de manière à ne dépenser que 110 à 120 fr. par mètre courant de rail-way à simple voie, afin

que les intérêts du capital engagé ne viennent pas peser trop lourdement sur chaque objet transporté. A ce prix seulement, les chemins de fer seront réellement fructueux, et le pays possédera un capital suffisant pour les établir en peu d'années.

La limite ainsi fixée, pourra paraître beaucoup trop faible aux personnes qui jugent toutes les entreprises de chemins de fer d'après ceux qui s'établissent autour de Paris; mais si l'on devait ainsi choisir ses points de comparaison, comment les actionnaires du rail-way de Greenwick, qui coûte 8 millions par lieue, soit 2,000 fr. par mètre courant, et à plus forte raison ceux du rail-way de Londres, grande jonction, qui en coûtera 4,000, pourraient-ils s'expliquer que le chemin de Saint-Germain ait été construit moyennant une dépense de 830 fr. par mètre?

N'avons-nous pas d'ailleurs quelques autres exemples à citer; celui du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon entre autres, le plus concluant de tous, pour ceux qui connaissent un peu les circonstances dans lesquelles il a été établi.

Les ingénieurs de ce rail-way ont eu à vaincre des obstacles, que l'on peut appeler exceptionnels, tant ils ont été grands : obstacles d'expropriation, par suite des vices de la loi qui régissait alors cette matière; obstacles provenant de la nouveauté des chemins de fer, de l'inhabileté des ouvriers, du prix des rails, qui ont été payés 52 fr. le quintal

métrique, de l'imperfection des machines employées à cette époque pour opérer le halage; obstacles enfantés par les sinuosités du terrain, et qui n'ont pu être vaincus qu'au moyen de quinze tunnels, dont un long de 1,506 mètres, percés au milieu de terres sans cohésion, d'anciens travaux de mines, ou de rochers d'une excessive dureté; de plusieurs viaducs et remblais d'une grande élévation; d'un pont sur le Rhône, etc.

Eh bien! malgré ces difficultés de toute nature, le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, établi à deux voies sur la plus grande partie de sa longueur, n'a pas coûté plus de 200 fr. par mètre courant; il n'en eût coûté que 150 s'il eût été fait à une voie seulement; aujourd'hui il n'en coûterait pas 125.

Il n'y a donc rien d'exagéré dans l'évaluation que nous avons donnée. 125 fr. par mètre courant est le prix des sections de Malines à Louvain, et de Louvain à Tirlemont; c'est aussi le prix de cette route en fer tracée d'Eupen à Cologne, à travers les pointes élevées des Alpes rhénanes. S'il y avait quelque chose d'exagéré, d'absurde même, ce serait la prétention contraire en vertu de laquelle on voudrait nous faire engloutir la richesse publique, pour nous tenir en arrière de nos voisins de Belgique et d'Allemagne, qui circulent aussi vite, aussi sûrement et à bien meilleur compte que nous.

Supposons même que, cédant à cette vanité nationale, qui est la base du caractère français, nous voulions faire, non pas plus solidement, car se serait une plaisanterie que d'appeler mal construits des chemins qui portent chaque mois trois à quatre cent mille voyageurs, avec une dépense d'entretien fort modique; mais moins simplement, avec plus de luxe, nous pourrons prendre 160 fr. par mètre, comme la limite supérieure de la dépense raisonnablement applicable à nos grandes lignes de fer; aller au-delà, ce serait plus que de l'imprudence, ce serait de la folie.

Mais, dira-t-on, en admettant que, par des modifications convenables dans les cahiers des charges, on puisse atteindre l'état normal que vous indiquez ici, ce n'est là qu'une difficulté secondaire; car il ne s'agit pas aujourd'hui de savoir à quelles conditions l'on astreindra les ingénieurs; il importe également peu que les péages soit modifiés dans un sens quelconque, que les droits d'entrée sur les fers soient abaissés, ou supprimés; car avant de songer à construire à telle ou telle condition, il faut savoir si l'on construira; avant de discuter les produits de l'exploitation, il faut savoir si l'on exploitera.

Or, c'est précisément ce qui est mis en question par le découragement des actionnaires, l'avidité des capitalistes, la timidité des conseils d'administration, et ces refus, chaque jour plus nombreux,

de versement, qui ôtent aux compagnies toute possibilité de pousser les travaux avec vigueur.

C'cst donc ce dernier mal qu'il faut d'abord guérir, c'est à ce relâchement général qu'un remède prompt et énergique est devenu indispensable, si l'on ne veut laisser périr l'esprit d'association.

## CHAPITRE III.

### CRISE INDUSTRIELLE.

Origine de la crise actuelle, l'agiotage et la rareté des capitaux inactifs, le manque d'institutions de crédit. — Comparaison du mouvement industriel en France et en Belgique pendant les quatre dernières années. — Les houillères prises pour exemple des services que peut rendre l'esprit d'association entre des mains honnêtes et éclairées. — Vices de l'organisation financière en Belgique.

---

Il ne faut remonter ni bien loin ni bien haut pour découvrir les causes de la crise qui frappe les valeurs industrielles. Aujourd'hui, comme il y a quelques années, de 1824 à 1826, à la suite des immenses achats de terrain, comme chez les Anglais de 1822 à 1825, comme à une époque plus récente (1836) aux États-Unis, c'est toujours le débordement de la spéculation, le désir effréné de réaliser un bénéfice immédiat, qui a lancé les capitaux dans des entreprises sans valeur réelle, sans avenir. C'est aussi un peu cette légèreté française, ces courts mais délirants accès d'enthousiasme, qui nous poussent les yeux fermés dans la direction que suit la foule; enfin, comme causes

plus profondes, le brusque déplacement d'un immense capital, rendu improductif pendant plusieurs années; la rupture de l'équilibre entre les valeurs en circulation et les valeurs immobilisées; en un mot, la rareté des capitaux et le manque d'institutions de crédit.

Les capitaux disponibles, c'est-à-dire inoccupés, superflus dans les industries qu'ils alimentent, sont très-rares en France. Qui oserait le nier, lorsque le taux de l'intérêt, qui se base sur la concurrence entre les capitaux offerts annuellement pour accomplir le travail de la nation, se maintient encore à 5 p. o/o dans la plus grande partie de nos provinces, et s'élève quelquefois jusqu'à 6. C'est chose toute naturelle; l'industrie marche à grands pas, et avec elle ses besoins; les capitaux ne s'accumulent que lentement, par un travail et des privations de chaque jour, par une économie de tous les instants; ils ne s'augmentent que de la différence entre les revenus et les dépenses de la masse, et dans un pays comme le nôtre, où l'on aime ses aises, où l'on se retire de bonne heure des affaires, pour se livrer au repos, où la vanité et le goût du luxe ont tant d'empire, le nombre de ceux qui mettent de côté est le plus souvent restreint aux personnes qui possèdent peu, c'est-à-dire, qui manquent du puissant levier à l'aide duquel se créent les richesses.

S'il n'existe pas, ou s'il existe peu de capitaux in-

entreprises nouvelles ne peuvent se fonder qu'en enlevant à celles qui existent déjà des capitaux *circulants*, et ce sont précisément ceux-là qui fructifient les établissements industriels.

Voilà un mal profond, et qui doit se manifester toutes les fois qu'un trop grand nombre d'entreprises très-dispendieuses s'élèveront simultanément.

La rareté des institutions de crédit augmente encore cette gêne; et en effet, pour que les affaires du pays se fassent bien, il faut que le passage des marchandises du producteur au consommateur s'accomplisse sans retard et sans gêne; le numéraire est l'élément *pratique* indispensable à ce mouvement. S'il abonde, le passage sera prompt et facile; s'il est rare, le commerce éprouvera un certain malaise. On ne peut cependant en conserver un excès, d'abord parce que le *change* y mettrait bon ordre en peu de jours; ensuite, parce que l'argent n'est pas seulement le signe des valeurs, mais qu'il en est encore le gage, et conséquemment, qu'utilisé ou non, il absorbe chaque année ses intérêts. Mais si par un moyen quelconque, et sans jeter de perturbation dans la confiance publique, on peut remplacer une partie du *gage* par une chose qui ne soit que le *signe* (1),

(1) On admet généralement qu'une banque qui opère avec prudence, peut émettre trois fois la valeur du numéraire qu'elle possède en billets.

les transactions seront aussi faciles, et la richesse nationale s'accroîtra annuellement de l'intérêt de l'argent métallique devenu inutile, et qui sera promptement exporté. C'est là un des services que rendent les banques, et ce n'est pas le seul.

Dans l'état normal d'une nation, il doit exister un certain rapport entre la quantité de numéraire qu'elle possède et la somme des affaires qui s'y font chaque année. Mais, depuis vingt ans, la face industrielle de la France est changée; les affaires ont pris un accroissement considérable, et les transactions commerciales, qui s'appliquent à la totalité du capital circulant, ont au moins doublé de valeur. Cependant, le numéraire n'a pas sensiblement augmenté; on est donc en droit de conclure qu'une émission modérée de papier serait très-profitable à la prospérité du pays.

Une circonstance de cette nature vient de se manifester en Saxe. Dans ce pays, et par suite de l'excessive rareté de numéraire, les actions du chemin de fer de Leipsick à Dresde restaient au-dessous du pair, malgré la conviction générale de la bonté de cette spéculation. Le gouvernement de ce pays a tranché le mal dans sa racine, en autorisant la société exécutante a émettre du papier, pour une valeur d'un demi-million de thalers, soit 1,945,000 fr.

Les banques poussent à l'accroissement de la richesse par une foule d'autres moyens : en abais-

sant le taux de l'intérêt et celui de l'escompte, en attirant à elles et faisant fructifier l'argent qui resterait sans emploi dans les coffres-forts, en soutenant de leur crédit des industriels solvables, en leur ouvrant des comptes courants, etc. (1).

Mais la France n'a encore aucun système de crédit bien conçu; elle possède seulement une banque du département de la Seine, improprement dite banque de France, et quelques banques départementales ou succursales, qui n'agissent que dans un rayon extrêmement restreint et qui manquent tout à fait d'homogénéité.

Il faut donc avouer que, non-seulement nous avons peu de capitaux disponibles, mais encore que nous manquons des moyens de les créer rapidement.

Voici la part de la question financière; faisons maintenant celle de l'agiotage.

Que s'est-il passé à la bourse depuis trois ans?

Quelques sociétés avaient obtenu de l'exploitation des houillères des bénéfices énormes; leurs actions s'étaient élevées à un taux qui tenait du prodige (2); les spéculateurs se ruèrent sur les charbons, et les transformèrent en mine d'or pour leur bourse. On acheta des houillères en France; on acheta des houillères en Belgique; et qui pis

(1) Voyez la note 13, à la fin du volume.

(2) Les actions de l'une de ces sociétés, originairement de 6,000 fr., se sont élevées maintenant à 120,000 fr.

est, on les paya le double et le triple de leur valeur, pour les élever au quadruple dans l'apport social; et le troupeau des actionnaires de s'arracher les reconnaissances de tout ce qui portait le nom de houille, sans s'informer, sans vouloir même connaître quelle était la valeur de ce papier qu'on appelait action. Puis est venue la frénésie des bitumes; chaque nouvelle hausse dans le bitume Seyssel engendrait un bitume nouveau; c'était le bitume allemand, le bitume anglais, le bitume américain, le bitume Aulnette, le bitume de couleur, le bitume Polonceau, le bitume Guibert, le bitume Bastennes, le bitume Lobsann, le bitume Haute-Loire, le bitume D'ez-Maurel nord, le bitume D'ez-Maurel midi; et 10 millions se sont entassés dans ces entreprises, en moins de six semaines (1).

Les chemins de fer, entreprises plus sérieuses et plus solides que les précédentes, ont eu le tort d'arriver au moment où les capitaux disponibles étaient engagés. D'ailleurs la réaction se faisait déjà sentir alors qu'ils parurent à la Bourse, et ce retour salutaire vers les idées d'ordre moral, qui a entraîné tant de conceptions maladives, joint aux causes que nous avons énumérées ci-dessus, et au terrible fantôme de Versailles, rive gauche,

(1) Il est bien entendu que nous ne prétendons pas faire ici le procès des entreprises industrielles. Auprès des spéculations, il y a des affaires honorables et fructueuses. Mais nous racontons l'histoire.

a jeté le discrédit sur des entreprises excellentes comme placement, et d'une haute utilité publique.

Dire maintenant de quelle manière la rareté des capitaux, jointe à l'agiotage, a pu déprécier une industrie pleine d'avenir, c'est chose simple et facile.

Une association qui annonce de grands bénéfices se forme. On présume qu'elle sera bien accueillie. Les hommes d'entreprise qui ont mis l'affaire en train partagent avec leurs amis la majeure partie des actions, et les gardent plusieurs jours en portefeuille; personne ne peut plus en avoir, elles sont, dit-on, toutes prises; les trompettes gagées des journaux se mettent en jeu, la hausse ne connaît plus de bornes.

C'est alors que les spéculateurs commencent à se dégager de cette affaire pour aller en monter une autre. S'ils ne se hâtent pas trop, si le capital social est un peu considérable, la ruse a un plein succès.

Mais quand il s'agit d'un chemin de fer qui doit absorber 60 à 80 millions, c'est tout autre chose. Les heures d'enthousiasme une fois passées, les offres de vente sont toujours au moins égales sinon supérieures aux demandes, la prime se soutient à peine, et quand vient l'époque d'un versement, tous ceux qui se sont engagés pour des sommes dont ils ne disposent pas et qui n'ont pas vendu dans l'espoir d'une hausse prochaine se

trouvent dans l'alternative, soit d'aliéner un immeuble, soit de vendre une partie de leurs actions. Ils prennent ordinairement ce dernier parti. Les vendeurs affluent de toute part, la dépréciation commence, elle éloigne les acheteurs: de là une dépréciation nouvelle, et ainsi de suite, en telle sorte que le mal va toujours croissant; et comme il faut en définitive que le versement s'effectue, sous peine de déchéance, on finit par négocier les actions à vil prix, afin de ne pas tout perdre.

Devons-nous rendre le système d'association responsable de ces écarts? Evidemment non. Ce serait aussi injuste que de lier les excès de 93 à la cause de la liberté, les scandales des banques américaines à l'existence des institutions de crédit. L'association a été un moyen, rien de plus. On avait spéculé sans elle en 1824, on l'a trouvée en 1837 et l'on s'en est servi. La preuve en est qu'à l'heure où nous entrions dans une voie si funeste, les Belges grandissaient par ces moyens qui semblaient causer notre décadence, et chez eux près d'un milliard de capitaux se groupait autour de sociétés industrielles sans perturbation, sans crise et au grand bénéfice des actionnaires, en même temps que les travaux du chemin de fer étaient poussés avec une incroyable activité. C'est que l'on apportait dans la formation des sociétés une grande réserve. Les entreprises vers lesquelles devait se porter le fonds social étaient choisies avec le plus

grand soin ; au lieu de s'attacher à des inventions récentes, à des établissements à créer et dont, par conséquent, le succès est toujours un peu problématique, on versait les capitaux dans les exploitations déjà riches et productives où ils restaient en grande partie à l'état de *capitaux circulants* et donnaient des bénéfices immédiats. Ainsi, les sociétés des produits du Flenu, du Grand-Hornu, de Wasmes et de Sart-Longchamps, se sont fondées sur les charbonnages les mieux famés de la Belgique ; nous en disons autant des sociétés métallurgiques de Couillet, de Marcinelle, de Chatelineau, de Montceaux, des verreries de Drion, Querité, Dedorlodot ; de la fabrique d'outils de Regnier Poncelet, aujourd'hui société Saint-Léonard, qui était célèbre dès l'année 1808. Nous devons ajouter que, dans presque tous les cas, la direction de l'établissement a été confiée à l'ancien propriétaire : aussi les intérêts et les dividendes ont-ils suivi de près le placement de fonds; de là la faveur qui a toujours entouré ces entreprises.

Cette direction des esprits a été fort heureuse pour nos voisins; car, en même temps qu'elle imprimait à leur industrie un nouvel essor, elle retirait des fonds espagnols les immenses capitaux qu'ils y avaient engagés, en sorte que la Belgique ne possédait presque plus de ces valeurs quand vint le jour de leur déconfiture.

Pour ne laisser aucun doute sur cette apprécia-

tion des sociétés, nous allons citer quelques chiffres extraits d'un rapport officiel présenté par le ministre du commerce. Ils sont relatifs aux charbonnages.

Nous avons choisi à dessein cet exemple, parce que l'exploitation de cette industrie a donné lieu en Belgique à mille plaintes aussi peu fondées les unes que les autres, et que ces plaintes ont eu quelque retentissement en France. Nous allons donc comparer les opérations des sociétés et celles des particuliers.

Dans le courant de 1836 et dans la province de Hainaut, les sociétés étaient intéressées

| | | | |
|---|---|---|---|
| Dans | 6 | houillères du 1er district (arrond. de Mons). | |
| Dans | 10 | id. | 2e district (arrond. de Charleroy). |
| Total | 16 | | |

Les particuliers continuaient à exploiter.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 28 | houillères du 1er district, | |
| | 51 | id. | du 2e district. |
| Total | 79 | | |

Ainsi les sociétés ne possédaient que $\frac{1}{5}$ des charbonnages du Hainaut.

Or voici la production dans les neuf premiers mois de 1836.

*Premier district.*

| | | |
|---|---|---|
| Houillères exploitées | par les sociétés | 392,938 ton. |
| | par les particuliers | 784,364 |

*Deuxième district.*

| | | |
|---|---|---|
| Houillères exploitées | par les sociétés | 584,102 ton. |
| | par les particuliers | 459,521 |

16 sociétés ont produit 977,140 tonnes.

79 exploitations particulières 1,248,885 tonnes.

Ainsi les 16 houillères des sociétés ont produit les $\frac{3}{4}$ des 79 exploitations particulières.

Il faut conclure de là que les sociétés exploitent mieux ou qu'elles choisissent les meilleures houillères.

On peut distinguer ce qui tient à l'une et à l'autre de ces influences en se reportant à l'année 1834, époque où les sociétés n'étaient pas encore formées.

Dans le courant de cette année,

Les 16 houillères acquises en 1836 par les sociétés ont donné

| | | |
|---|---|---|
| Les 6 du 1er district | | 415,809 ton. |
| Les 10 du 2e | id. | 763,836 |
| | Total | 1,179,666 ton. |

| | |
|---|---|
| Soit pour 9 mois | 884,754 ton. |
| Production de 9 mois de 1836 | 977,140 |
| Augmentation en 1836 | 92,390 ton. |

Les 79 exploitations particulières ont produit pendant l'année 1834 :

| | |
|---|---|
| Les 28 du 1er district | 941,448 ton. |
| Les 51 du 2e district | 605,511 |
| Total | 1,548,959 ton. |
| Soit pour 9 mois de 1834 | 1,160,220 |
| On avait pour 9 mois de 1836 | 1,243,885 |
| Augmentation en 1836 | 83,665 |

Il y a donc eu amélioration de part et d'autre, puisque les produits ont augmenté des deux côtés; seulement dans un cas l'augmentation est de $\frac{1}{11}$ de la production totale, dans l'autre elle n'est que de $\frac{1}{15}$, d'où il résulte que les houillères achetées par les sociétés belges étaient les meilleures, et sont les mieux exploitées (1).

Nous insistons d'autant plus volontiers sur ce point, que l'un des hommes les plus considérables de notre chambre parlementaire a cité, à la tribune, les charbonnages de Belgique, comme preuve de l'influence quelquefois funeste des associations. Il a même ajouté que le gouvernement belge, afin de satisfaire aux réclamations universelles, avait, proposé, par une loi, de réserver au gouvernement l'exploitation exclusive des houillères non encore concédées.

C'est là une grande erreur; le ministère belge a toujours soutenu l'opinion contraire, et tout récemment encore, le ministre de l'intérieur a prouvé,

(1) Voyez la note 14 à la fin du volume.

dans un rapport publié en février 1838, que la hausse des houilles avait été la moins forte dans les districts où il y avait le plus de sociétés anonymes; et en effet, si les capitaux apportés dans les charbonnages ont eu quelque influence sur l'exploitation, ce n'a pu être qu'une action de perfectionnement, dont le résultat direct est la réduction des prix.

La houille est devenue chère en Belgique, parce que, après plusieurs années de stagnation, pendant lesquelles les exploitations étaient plus onéreuses que profitables à leurs propriétaires, l'industrie a tout à coup pris un admirable essor en 1835. Les établissements métallurgiques se sont élevés de toute part comme sous l'influence d'une baguette magique; le seul district de Charleroy, qui ne comptait que quatre hauts-fourneaux en 1830, en possédait vingt-neuf en 1836; puis sont venus les chemins de fer et les foyers dévorants des locomotives; l'établissement de nouvelles et nombreuses machines à vapeur, qui jointes à celles déjà existantes, ont créé une force motrice qui dépasse 20,000 chevaux, et l'on s'étonnerait et l'on se plaindrait qu'en présence de cette énorme consommation de coak, de cette prodigieuse activité de l'industrie, le prix de la houille grasse ait doublé (1).

(1) Voyez la note 15 à la fin du volume.

Pendant que les sociétés apportaient une si louable réserve dans la gestion des capitaux qui leur étaient confiés, des banques s'organisaient pour subvenir aux nouveaux besoins de l'industrie: après la banque de Belgique, constituée en février 1835 au capital social de vingt millions, vinrent la société nationale pour entreprises commerciales et industrielles (capital, 15 millions, qui pourra être porté à 25 millions); puis la société de commerce fondée au capital de 10 millions accrus annuellement par la réserve. L'année 1835 vit encore s'établir trois banques hypothécaires (la caisse hypothécaire, la caisse des propriétaires, la banque foncière), qui composent ensemble un capital de 39 millions de francs; aussi, à la fin de 1835, et en comprenant la société générale établie en 1822 au capital de 50 millions de florins (105,820,000 f.) accrus de 20 millions de réserve, la Belgique avait engagé dans les banques une somme de 210 millions (1).

Un instant, et en présence de la crise américaine, l'administration fut effrayée d'une marche si rapide; elle crut devoir modérer l'élan financier; elle interdit à toutes les sociétés qui se formaient l'émission de bank-notes, billets au porteur, billets de caisse et autres de ce genre. L'administration fut plus loin, elle refusa de sanctionner des

(1) Voyez la note 16 à la fin du volume.

sociétés puissantes, et en dépit de l'ardente polémique des journaux, elle sut maintenir sa décision qui fut confirmée par un arrêt de la cour royale de Bruxelles.

En France, une pareille mesure aurait attiré sur les têtes ministérielles toutes les foudres de l'opposition; on eût crié à l'obscurantisme: on aurait maudit ces gouvernants rétrogrades qui coupaient les ailes de l'industrie; on aurait rattaché à ce mauvais vouloir toutes les catastrophes passées, présentes et futures.

L'administration belge se contenta de publier la liste des sociétés non autorisées, avec quelques observations relatives à ces refus. Elle obtint l'approbation générale (1).

Depuis cette époque, un grand nombre de compagnies industrielles se sont élevées. Le mouvement qu'elles ont imprimé aux capitaux, régularisé par les émissions des banques anciennes, et des banques plus récentes, a toujours eu lieu sans secousse, et qui mieux est, sans jeter de défaveur sur les actions industrielles. Rassuré par cette expérience, le ministère a pu laisser au commerce des allures plus franches, accueillir sous certaines conditions quelques unes des sociétés qu'il avait d'abord repoussées, permettre à la banque d'Anvers (capital, 25 millions) et à la société de com-

(1) Voyez la note 17 à la fin du volume.

merce de Bruges (capital, 3 millions), l'émission de bank-notes, de billets au porteur, et cela sans abdiquer le rôle de tuteur de l'industrie qu'il avait conquis par sa fermeté.

C'est en suivant cette marche rationnelle que la Belgique a créé cent dix-huit sociétés anonymes, représentant un capital de 391 millions, dans l'espace de cinq ans (1) et, chose sur laquelle nous ne saurions trop insister, ce mouvement prodigieux s'est opéré sans perturbation, sans secousse, sans crise industrielle, au grand bénéfice des intéressés et de la classe ouvrière.

Est-ce à dire pour cela qu'il faille copier l'organisation financière de la Belgique, que ses institutions de crédit soient parfaites, ses sociétés par action toutes également prudentes et irréprochables? Assurément non !

Les Belges ont leurs agioteurs comme nous avons les nôtres, et n'en auraient-ils pas, l'empressement avec lequel la Bourse de Paris s'est jetée sur leurs

(1) Ces cinq années s'appliquent à 1834, 1835, 1836, 1837, et aux neuf premiers mois de 1838. Pendant les années 1834, 1835 et 1836, le capital des sociétés anonymes autorisées en Belgique, s'élevait à 261,976,000 fr.; pour cette même période, il avait été en France

| | |
|---|---|
| 1834 | 79,848,000 |
| 1835 | 45,508,000 |
| 1836 | 156,845,000 |
| | 282,201,000 |

C'est à 20 millions près la même chose qu'en Belgique. La différence a beaucoup augmenté depuis en notre faveur.

actions était bien fait pour encourager quelques entreprises hasardeuses. D'autre part, éblouies par la facilité avec laquelle elles trouvent du crédit près des banques sous le patronage desquelles elles se sont élevées, quelques compagnies industrielles ont immobilisé une trop grande partie de leur capital social. Cette mesure, qui leur permettra plus tard d'augmenter leur production d'une manière considérable, n'est pas sans inconvénient, soit pour elles, soit pour les banques qui leur font ces avances et qui se privent ainsi de leurs ressources artérielles.

Poussant plus loin nos investigations et jetant un coup d'œil sur les institutions de crédit belges, nous pourrions montrer ce qu'il y a de vicieux dans cette sorte d'indépendance ou plutôt de rivalité qui existe entre les deux grandes banques de la capitale, l'inégalité des armes qu'elles apportent dans cette lutte, le peu de parti qu'elles tirent de la circulation de leurs billets, l'abus qu'elles peuvent faire du jeu sur les actions industrielles ; enfin nous pourrions mettre à nu les germes de décadence que'elles portent dans leur sein ; mais cela nous entraînerait trop en dehors du cadre que nous nous sommes tracé. Il suffit de voir l'ensemble, et l'ensemble est bon.

On peut l'attribuer à bien des causes : ainsi il n'est pas douteux que l'aptitude du peuple belge pour les affaires, l'amour du travail et de l'écono-

mie qui le dominent, le peu de cas qu'il fait du luxe, n'y aient une bonne part; mais il faut aussi reconnaître que les fruits de ces excellentes dispositions auraient peut-être été perdus si le choix des usines de placement n'eût été fait avec autant de soin et d'intelligence, la protection des banques aussi efficace et l'intervention du ministère aussi prévoyante, dans un moment où la moindre chute pouvait engendrer une catastrophe.

En France, les trois quarts des spéculations n'ont porté sur aucune usine déjà productive; les banques sont encore si rares, que Marseille, le premier de nos ports, le troisième de l'Europe, n'en possédait pas, il y a trois ans: celle qui s'y est établie, après mille peines, ne dispose que d'un capital fort minime (4 millions); enfin le gouvernement n'a pas même entrepris l'essai de son action régulatrice.

De là cette crise qui nous dévore.

# CHAPITRE IV.

## CRISE INDUSTRIELLE.

Différence qui existe entre les causes de dépréciation des chemins de fer chez nous et chez les Anglais. — Cote des actions en Angleterre. — Remèdes à porter à la crise. — Inefficacité et inconvénients d'une garantie de minimum d'intérêt. — Motifs qui militent en faveur des avances pécuniaires. — Application de cette mesure au chemin de fer de Paris à Orléans. — Comment elle peut devenir efficace. — Révision de quelques autres articles des cahiers des charges.

---

Il résulte du chapitre ci-dessus, que le discrédit qui frappe en ce moment les valeurs industrielles, et spécialement les chemins de fer, tient encore plus à l'engorgement de la bourse, à l'énorme disproportion qui existe entre les capitaux immobilisés ou promis pour une échéance peu éloignée et les ressources disponibles des actionnaires, au manque d'institutions de crédit qui resserre encore la somme des valeurs métalliques en circulation, qu'à la défaveur jetée sur les devis eu égard aux exigences tracassières des ponts-et-chaussées. La preuve en est que le railway de Strasbourg à Bâle,

exécuté par marché à forfait et conséquemment d'une dépense prévue et assurée, a subi une dépression au moins égale, sinon supérieure, à celle de toutes les autres entreprises du même genre, et cependant ce chemin est encore ce qu'il était au moment où ses actions se vendaient à prime, aucune condition nouvelle n'a surgi. La persévérance de M. Kœchlin eût relevé le courage des actionnaires dans toute autre circonstance; elle a été impuissante par la force des choses.

Bons ou mauvais, tous les chemins de fer ont été frappés de la même défaveur, et les actionnaires, aussi exagérés dans leur panique qu'ils l'avaient été dans leur confiance, se sont volontairement soumis à des pertes déraisonnables. C'est ainsi que le chemin de fer de Paris à Orléans, qui ne présente aucune difficulté sérieuse à vaincre, dont les produits sont en quelque sorte assurés, a été coté à la bourse le 24 février, 417 fr. par action, ce qui constituait la compagnie en perte de 6,640,000 fr. sur son capital social, somme infiniment supérieure à celle qui aurait été perdue en cas de liquidation.

Le fait qui se présente chez nous est sans exemple dans les annales des chemins de fer: il y a bien eu quelque chose d'analogue en Angleterre; mais ce n'était qu'un moment de gêne, d'hésitation, contre-coup inévitable des accès d'enthousiasme. Aujourd'hui que l'expérience a fixé la valeur

des entreprises de cette nature, la majeure partie des rail-way anglais de quelque importance se négocient à prime.

La prime est de 20 p. o/o pour le chemin de Londres à Bristol, de 36 p. o/o, pour celui de Manchester à Leeds, de 50 p. o/o pour celui de Chester à Berkenhead, de 91 p. o/o pour celui de Londres à Birmingham, de 100 p. o/o pour celui de Liverpool à Manchester, de 104 p. o/o pour celui de Grande-Jonction, de 150 p. o/o pour celui de Darlington à Stockton.

La panique n'a jamais persisté en Angleterre parce que les capitaux ne manquaient pas; la confiance seule s'ébranlait momentanément, mais la raison prenait bientôt le dessus; elle persiste en France parce que le public n'a plus ni confiance ni capitaux surabondants.

Ce n'est donc pas la révision du cahier des charges qui peut suffire à la guérison de notre plaie moderne: cette révision est rationnelle, elle est indispensable; exécutée conjointement avec d'autres mesures, elle peut donner d'excellents résultats, mais livrée à elle-même, elle serait impuissante. Ce n'est pas non plus la répression de l'agiotage, et, dût-on adopter une loi martiale comme celle que proposait le gouvernement de New-York, on aurait sans doute rendu un grand service à la morale publique, mais la situation ne serait pas changée; nous ne croyons pas, quoi

qu'on ait pu dire, à l'efficacité complète d'une garantie de minimum d'intérêt de 4 p. o/o.

Quel serait en effet le résultat de cette mesure? Augmenterait-elle le nombre des capitaux sans emploi? rétablirait-elle l'équilibre entre les sommes immobilisées et les revenus de la masse? empêcherait-elle, en un mot, les conseils d'administration des rail-way de réclamer dans un temps plus où moins rapproché les cent cinquante millions que doivent encore leurs souscripteurs?

Nous ne contestons cependant pas que cette décision financière ne puisse produire une réaction favorable sur les chemins de fer: elle ramènera vers ces entreprises les hommes timorés; elle y fera affluer les petits capitalistes qui trouveront là un placement progressif, opéré par modestes sommes, encore plus solide qu'une inscription de rente, puisqu'il est hypothéqué sur les travaux, assuré contre une réduction, et soumis à des demi-certitudes de bénéfice. On peut également prévoir que le jour où un pareil vote serait obtenu, la conversion des rentes deviendrait impossible, non seulement aujourd'hui, mais tant qu'il se fonderait des sociétés de travaux publics, chose qui doit essentiellement sourire à certaines notabilités politiques; enfin, tous les capitaux qui pourraient se dégager des autres entreprises industrielles, viendraient s'asseoir dans les sociétés de rail-routes; ce sont là des faits certains.

Il pourra donc, il devra donc arriver que les actions de chemins de fer montent au pair, au-dessus du pair peut-être, ainsi que cela se présente pour le chemin d'Amsterdam à Arnheim ; mais presque tout ce que l'on aura gagné d'un côté, on l'aura perdu de l'autre. L'opération sera réduite à un déplacement de fonds ; on précipitera la crise des uns pour empêcher celle des autres, et les valeurs industrielles descendront de tout ce que les chemins de fer seront montés.

Mais les entreprises de travaux publics doivent passer avant les spéculations privées, et la garantie d'un minimum d'intérêt assurerait, dans un temps plus ou moins éloigné, non seulement l'exécution des lignes votées, mais on peut le dire, celle de toutes les parties du réseau présumées un peu productives.

Malheureusement, les inconvénients que nous avons signalés plus haut ne sont pas les seuls inhérents à ce système.

La garantie a le défaut d'engager trop fortement le trésor en déchargeant les administrateurs des compagnies d'une partie de la responsabilité qui pèse sur eux vis-à-vis des actionnaires; elle a surtout le défaut, capital dans un gouvernement représentatif, de laisser une incertitude complète sur l'étendue et sur la durée des engagements de l'État; enfin, elle s'appliquerait à tous les travaux d'utilité publique, conséquemment à tous les che-

mins de fer, conséquemment à cette immense folie de Versailles rive gauche et à toutes celles de même nature dont il plairait à l'incurie de l'administration, à la légèreté des chambres, à l'aveuglement des actionnaires, de doter le pays.

Nous repoussons donc une mesure financière, qui aurait pour résultat de couvrir et d'encourager des fautes aussi grossières.

D'ailleurs il y a quelque chose de mieux à dire. Les compagnies exécutent presque toujours avec des ingénieurs des ponts-et-chaussées, elles travaillent au moins sous leur surveillance et sont soumises à leurs volontés pour les plans, tracés, pentes, etc.; elles opèrent comme le gouvernement par l'intermédiaire des entrepreneurs. Si donc il faut que l'État complète les revenus du capital dépensé sans concourir aux bénéfices, comme déjà il sera obligé d'exercer une grande surveillance sur les comptes des gérants, pour en vérifier l'exactitude, on est en droit de se demander quel avantage retire le pays de l'exécution par les sociétés.

Ne pourrait-on pas prétendre, au contraire, que, par cette mesure, on maintient à un taux élevé et invariable le prix des transports (1)? L'État s'ôte la

(1) Il y a tel cas où les localités traversées peuvent souffrir de l'établissement des chemins de fer, en tant qu'il est exécuté par une compagnie qui ne considère que ses intérêts.

L'expérience étant la moins contestable de toutes les preuves, c'est elle que nous invoquerons.

Le premier résultat des chemins de fer de Saint-Étienne fut de faire

possibilité de combattre la concurrence des lignes qui s'organisent autour de la France et aux frais des divers gouvernements. On laisse improductives les ressources que présente un corps savant, qui ne demande, pour bien faire, et dans ce mot nous comprenons au premier rang l'économie, qu'une réforme convenable dans son organisation; on donne à deux ou trois particuliers un privilége qu'ils exploitent presque toujours à leur profit, que l'entreprise soit bonne ou mauvaise; or, comme en compensation de ces nombreux inconvénients, l'exécution par société ne présente d'autre avantage bien incontestable que *l'exécution des travaux aux risques et périls des entrepreneurs*, on se demande ce que gagnera la chose publique quand l'État aura été constitué en grand oncle d'Amérique, chargé d'arriver à point réparer toutes les folies, solder toutes les bévues.

tomber toutes les entreprises qui suivaient la même ligne par la voie de terre. Cet effet fut d'autant plus prompt que les places étaient mises à un prix très-modéré et que la compagnie établit des services directs pour les villes intermédiaires, Rive-de-Gier et Saint-Chamond, mais aussitôt que les voitures publiques eurent cessé leur service, la direction supprima le convoi de Rive-de-Gier, et elle augmenta le prix des places. En sorte que les habitants de cette dernière ville, qui avaient deux départs directs par jour avant l'établissement du chemin de fer, se trouvaient réduits à un seul départ au milieu de la journée et étaient obligés de prendre une voiture particulière pour revenir coucher chez eux, et encore arrivait-il quelquefois, à la suite des fêtes, par exemple, que le convoi étant plein à son passage, les voyageurs qui étaient depuis le matin à attendre, se trouvaient sans place et obligés de revenir le lendemain voir s'ils seraient plus heureux

Vous qui soutenez l'exécution des travaux publics par association, renoncez donc à demander un minimum d'intérêt, car ce serait prononcer l'arrêt de votre œuvre.

Ces motifs nous sembleraient suffisants pour justifier notre opinion dans cette question importante, si la mesure financière que nous combattons n'avait été accueillie avec quelque faveur dans ces derniers temps et si elle n'avait trouvé d'habiles et éloquents défenseurs parmi lesquels nous devons citer en première ligne M. François Bartholony.

Dans ce système, l'Etat garantirait aux compagnies un minimum d'intérêt de 4 p. o/o, amortissement compris, sur le capital dépensé et pendant quarante-six ans.

Si pendant cette période de temps, la compagnie exécutante était forcée de recourir à l'État et que par la suite ses bénéfices vinssent à dépasser 6 p. o/o, l'excédant serait compté au trésor jusqu'à concurrence de la somme par lui avancée.

Les arguments que M. Bartholony émet à l'appui de son opinion sont contestables,

1° Parce qu'on ne saurait admettre en principe que les gérants des sociétés soient nécessairement les plus honnêtes des actionnaires.

Ce sont toujours les plus riches.

2° Parce que la panique, une fois passée, la mesure qu'il propose serait un nouvel appât donné aux jeux de bourse.

Il suffit, pour s'en convaincre, de se rappeler les bénéfices qui ont été réalisés sur les actions à une époque où les travaux n'étaient pas même commencés.

Si les banquiers ont exploité si habilement des entreprises d'un avenir tout à fait incertain, on peut prévoir ce qu'ils feront quand à un bénéfice possible se joindra un intérêt assuré.

Le jour où pareille loi serait votée, la concession directe deviendrait un privilége monstrueux, une sorte de donation gratuite faite à quelques individus, qui prélèveraient à l'avance la partie la plus claire des bénéfices ; à moins que, prenant une marche analogue à celle qui est suivie aux État-Unis, on ne soumît les souscriptions à une entière publicité et au contrôle d'une commission désintéressée dans l'entreprise.

3° Enfin nous repoussons la garantie d'un minimum d'intérêt ainsi conçue parce qu'elle pourrait être aisément convertie en une garantie de 5 p. o/o.

Il serait possible, en effet, qu'un conseil d'administrateurs, bien convaincu que les bénéfices ne dépasseront pas de longtemps 4 p. o/o, prît une marche adroite par laquelle il ne ferait pendant une année que les réparations d'urgence de manière à percevoir 6 p. o/o de dividende ; l'année suivante, il remettrait son matériel en bon état et à grands frais, mais la garantie serait là pour compléter les 4 p. o/o. En alternant ainsi les périodes

de négligence et celles de réparation, la société aurait par le fait retiré 5 p. o/o par année moyenne et le gouvernement, bien qu'il connût la fraude, ne pourrait y mettre un terme (1).

Les personnes qui ont vu de près les chemins de fer, qui savent combien il est facile de forcer le service des machines pendant un assez longue période de temps, à la condition de faire des dépenses énormes pour les remettre en état, sentiront toute la valeur de l'objection qui précède. Il suffit de voir ce qui se passe de Manchester à Liverpool pour juger combien il est facile à une compagnie de dissimuler son revenu, soit par des changements de rails, soit en maintenant ses prix au maximum accordé par l'acte de concession, soit par mille autres moyens.

Si cependant la chambre persévère à repousser l'exécution par l'état, il vaudrait encore mieux adopter ce système que de ne rien faire du tout pour les compagnies, parce que, s'il présente de nombreux inconvénients, il a au moins l'avantage de pousser à la construction du réseau de chemins de fer; or c'est là ce qui importe par-dessus tout.

Dans ce cas toutefois il faudrait introduire dans le système de M. Bartholony la modification suivante :

« S'il arrivait que l'État eût été appelé à fournir

(1) Voyez la note 18 à la fin du volume.

« tout ou partie du minimum d'intérêt garanti à la « compagnie, et que les bénéfices nets des années « subséquentes s'élevassent à plus de 4 p. o/o, l'ex« cédant de ces 4 p. o/o serait affecté au rembour« sement des sommes avancées par l'État jusqu'à « l'extinction complète de ces avances. »

La nature des secours que l'État peut et doit accorder aux compagnies, se résume dans l'ensemble des trois moyens suivants :

1° D'abord et avant tout, avances pécuniaires;

2° Révision du cahier des charges;

3° Exécution immédiate des lignes principales non concédées.

C'est dans les capitaux, avons-nous dit, que siége la cause de la crise, c'est par les capitaux qu'il faut y porter remède; et qu'on le remarque bien, cette proposition n'est pas nouvelle, elle est jugée par l'expérience, elle a été employée avec succès aux État-Unis, en Angleterre, en France; elle vient d'être renouvelée pour le chemin de fer russe, pour celui qui doit joindre Berlin à la frontière de Saxe (1), et elle a toujours donné des résultats

(1) Ce chemin est d'autant plus intéressant à connaître, que, depuis l'exécution d'une partie de la route, on s'est aperçu que les devis excédaient d'environ 500,000 thalers les dépenses réelles.

Le chemin total doit coûter 3,500,000 thalers. L'établissement royal connu sous le nom de *Compagnie d'assurance maritime* a pris pour 800,000 thalers d'action, de plus il fait à la compagnie une avance de 400,000 thalers à 4 p. o/o et avec renonciation à toute part au dividende.

satisfaisants. Nous pouvons ajouter qu'en France une semblable mesure est plus simple dans l'application que chez nos voisins d'outre-mer. Là en effet, les concessions sont perpétuelles et l'État ne possède d'autre moyen de rentrer dans ses avances, au cas où la compagnie ne pourrait les lui rembourser, que de recourir à une vente par autorité de justice qui ruinerait les actionnaires et serait regardée comme un véritable acte de barbarie. Rien de semblable n'aurait lieu chez nous; les sociétés n'étant qu'usufruitières, et le rachat, stipulé d'une manière formelle dans le cahier des charges, le gouvernement se trouverait substitué aux actionnaires récalcitrants et il serait exactement dans la position des États de l'Union qui souscrivent dans les entreprises de rail-routes pour des sommes plus ou moins fortes (1).

Prenons un exemple pour plus de clarté: supposons un chemin comme celui de Paris à Orléans, estimé 40 millions de francs et pour lequel les versements déjà effectués s'élèveraient à vingt millions. Supposons encore qu'au lieu d'exiger dans un temps plus ou moins rapproché le solde des 20 millions encore dus, la compagnie obtînt du gouvernement un prêt équivalant à la moitié du fonds social, prêt qui serait versé par cinquième à dater du jour où les constructions déjà

(1) Voyez la note 19 à la fin du volume.

faites représenteraient une valeur équivalente à ce cinquième. L'État ayant hypothèque sur le chemin, ne courrait aucun risque; d'un autre côté, les embarras causés par les refus de versement une fois disparus, la compagnie pourrait pousser les travaux avec toute l'activité désirable (1), en même temps qu'elle reculerait l'époque des versements nécessaires pour constituer 20 millions. Ainsi, d'un côté, il y aurait accélération des travaux, c'est-à-dire diminution du temps pendant lequel les capitaux sont improductifs, du temps pendant lequel la foi des actionnaires dans l'entreprise reste vacillante; or, nous savons, par l'expérience des derniers chemins de fer construits, que les actions remontent presque toujours au-dessus du pair quand l'exploitation est une fois commencée. D'un autre côté les actionnaires, voyant à la fois diminuer leurs charges, augmenter le délai des versements et se rapprocher l'époque des bénéfices, reprendraient la confiance qu'ils ont perdue, et rien n'arrêterait plus l'essor des chemins de fer.

Viendrait, au bout de quelques années, l'époque où la ligne entière serait livrée au public : dès ce moment, chacun pourrait apprécier la valeur de l'entreprise et les rentrées des fonds par cinquièmes

(1) La rapidité d'exécution d'un chemin de fer dépend principalement de la disponibilité des capitaux (Michel Chevallier, *Lettres sur l'Amérique du Nord*).

destinées à rembourser le gouvernement, seraient opérées sans difficulté. On pourrait même faire concourir à ce but les excès du dividende sur 4 p. o/o (1). Un certain nombre d'actionnaires se montrerait-il récalcitrant, ils seraient déchus de plein droit et l'État se substituerait en leur lieu et place, en sorte qu'il arriverait nécessairement, ou bien que l'État rentrerait dans ses avances, ou bien qu'il deviendrait propriétaire de tout ou partie du chemin, avec un rabais de 50 p. o/o, et son entrée en jouissance se trouverait seulement avancée.

Ce moyen est simple, il n'est passible d'aucune contestation judiciaire, il n'engage l'État que pour une somme et pour une période de temps déterminées, il porte le remède au cœur du mal et supplée jusqu'à un certain point à notre mauvaise éducation financière. Il a de plus l'avantage de conserver aux compagnies le caractère de leur organisation, savoir : l'*établissement des travaux a leurs risques et périls*.

Mais pour devenir réellement efficace, il faut que cette mesure soit accompagnée d'un échelonnage tout différent de celui qui existe dans le versement du fonds social. Il est bien évident, en effet,

(1) En Russie, la Compagnie du chemin de Tsarkoé-Selo, après avoir partagé entre ses actionnaires un dividende de 6 p. o/o, a remis à l'empereur une forte somme, prélevée sur les bénéfices nets. Voyez la note (a) à la fin du volume.

que, sauf quelques exceptions peu nombreuses, le gouvernement ne pourra prêter des sommes un peu fortes qu'en recourant aux mêmes bourses que les compagnies. Il n'aura sur elles qu'un seul, mais un immense avantage, celui d'inspirer plus de confiance, et c'est cette confiance qu'il devra mettre à profit.

Les conseils d'administration ne pressent autant la rentrée des capitaux que par la crainte qu'ils ont d'éprouver plus tard des difficultés ou des refus qui entraveraient leur marche. Ainsi, en ce moment, les deux compagnies d'Orléans et du Hâvre, qui n'ont pas construit un kilomètre de chemin de fer, ont déjà reçu une somme équivalente à celle qui a été dépensée en Belgique pour mettre en exploitation *soixante-cinq lieues* de rail-way. C'est là un grand mal; on prive inutilement les actionnaires d'une portion de leur revenu, on retire de la circulation déjà resserrée par la réserve inactive de l'amortissement des sommes considérables qui y sont nécessaires (1). L'établissement des grandes lignes par l'État aurait évité tous ces inconvénients; l'intervention de l'État comme prêteur peut encore en diminuer de beaucoup la gravité, parce qu'il permettra aux compagnies de ne faire des appels de fonds qu'au fur et à mesure

(1) On peut objecter à cela, que les versements effectués sont déposés à la caisse des consignations, mais ce n'est là qu'un bien faible remède.

qu'elles en auront besoin. Elles donneront ainsi à leurs actionnaires le temps de créer les capitaux.

Nous avons parlé de réviser le cahier des charges, non pas en ce sens que l'on abandonnerait aux sociétés le choix des portions de rail-way qu'il leur conviendrait de faire ou de ne pas faire, mais parce que nous croyons la plupart des exigences de l'administration parfaitement inutiles. Persévérer dans cette voie, ce serait opérer un gaspillage d'argent déplorable et que rien ne pourrait réparer. Ainsi donc, il nous semble qu'à partir d'un rayon de trois lieues autour de Paris, il y a urgence à autoriser les traversées à niveau des routes royales, départementales toutes les fois que ce sera possible, à resserrer l'ouverture des ponts jetés sur les routes quand le chemin est en remblai, à supprimer la clause relative à la clôture de la voie, celle qui limite les bénéfices, celle qui astreint les rails-way à l'impôt du dixième; à décider l'abaissement des droits sur les rails si l'élévation du prix des fers le rend nécessaire, à permettre, quand la nature du terrain l'exige, quelques pentes un peu fortes, quelques rayons de courbure un peu courts.

Est-ce à dire pour cela que nous voulons mettre la vie des voyageurs en danger, transformer le chemin de fer en véritable champ de bataille, entraver la libre circulation sur les routes?

Voyez un peu ce qui se passe en Belgique. Le

chemin de fer ne traverse-t-il pas à niveau l'un des boulevarts extérieurs de Bruxelles, dans un point couvert de charrettes, de promeneurs, de cavaliers, d'équipages, où la locomotive a déjà acquis une assez grande vitesse? Ne vient-il pas sillonner à niveau une des rues les plus vivantes de Bruges (1)? Est-il monté sur des ponts, pour couper la grande route de Malines, celle de Duffel, celle de Saint-Pierre, celle de Herentall, celle de Louvain, celle de Termonde et vingt autres que je pourrais citer, et plus de cinquante chemins communaux? Les ingénieurs ont-ils porté atteinte à la libre circulation du roulage, parce qu'ils n'ont pas donné huit mètres d'ouverture aux ponts jetés sur les routes royales? ont-ils entravé la navigation parce qu'ils ont construit sur les rivières et canaux navigables de modestes ponts tournants, au lieu d'élever à grands frais des arcades fixes en pierre ou en fer?

Comprenez-vous ces plaintes des diligences qui perdent un quart d'heure à chaque relai et qui ne peuvent s'arrêter deux minutes, pour laisser passer une locomotive, ces rouliers, ces bateliers qui font huit et cinq lieues par jour et qui refuseraient de prendre haleine en vue d'un convoi? Et ces clôtures, quel est leur usage? Arrêter des gens mal intentionnés qui escaladent chaque jour des

(1) Les chemins de fer des États-Unis traversent presque toujours les villes à niveau.

murailles de vingt pieds, retenir les imprudents qui voudraient traverser la route?

Mais chez nos voisins les Belges, et quoi qu'il y ait moins de malfaiteurs qu'en France (1), il y en a cependant, et je ne sache pas qu'ils aient jamais dirigé leurs tentatives sur les convois, et les enfants qui courent librement sur le bord du chemin ne sont nullement tentés d'aller se frotter *à la vapeur* (2); il y a plus, c'est que dans ce pays il n'est pas rare de voir une route contiguë au chemin de fer, et qui n'en est séparée que par quelques pieux en bois, ou par un simple fossé de quelques décimètres (3).

Toutes ces remarques sont essentielles à faire, elles sont concluantes, parce que, depuis quatre années le chemin de fer belge n'a causé que six accidents fatals aux voyageurs (trois personnes tuées, deux amputées) (4), et qu'il a transporté *avec une seule voie et sans autres gares d'évitements* que celles des stations, plus de quatre millions d'individus, ce qui représente le chargement moyen de deux cent mille diligences, ou le travail d'une

(1) Voyez la note 20 à la fin du volume.

(2) Expression par laquelle le peuple belge désigne les machines locomotives.

(3) Il est vrai que si l'on eût dépensé 400,000 francs en clôtures, on eût épargné quelques victimes, une douzaine de chiens, une vache, encore auraient-elles pu les escalader, s'il y en avait eu.

(4) Voyez la note 21 à la fin du volume.

diligence partant tous les jours au complet, pendant cinq siècles et demi.

On ne réfléchit d'ailleurs pas aux dépenses énormes occasionnées par les traversées, sur ou sous les ponts; ce n'est pas seulement une maçonnerie à solder, des arcades biaises à établir, mais un immense remblai qui doit partir d'une distance de plusieurs kilomètres pour s'élever graduellement par une pente de trois millièmes, et ces longues jetées sont toujours très-coûteuses, parce qu'au prix de la main-d'œuvre, à celui du transport des terres (1), viennent se joindre les dédommagements qu'exige à bon droit un propriétaire dont vous séparez souvent les biens par une sorte de muraille de plusieurs mètres de hauteur, que vous mettez dans une prison humide, quand il a le malheur d'habiter près de votre route, et qui pour inspecter deux points de son manoir, distants de quelques pieds, est quelquefois obligé de faire une lieue; en sorte que vous trouvez un adversaire dans celui qui vous aurait aidé (2).

Supposez, au contraire, un chemin traversé à

(1)

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 mèt. c. de terre porté | à | 1000 mèt. | coûte env. | 0 fr. | 794 |
| id. | id. | 2000 | id. | 0 | 895 |
| id. | id. | 3000 | id. | 0 | 969 |

On comprend dès-lors toute la différence qui existe entre des remblais et des déblais qui se compensent, ou bien un remblai continu d'une grande longueur.

C'est là une des grandes causes de dépenses qui se sont montrées sur les chemins de fer belges, et qui n'a pas été assez remarquée.

(2) Voyez la note 22 à la fin du volume.

niveau et sans clôture, l'emprise de terrain est moins forte puisqu'il n'y a pas de talus; l'heure du passage des convois étant connue, et d'ailleurs la respiration des locomotives s'entendant de fort loin, on peut passer d'un côté à l'autre de la route sans crainte et sans danger. Les propriétés riveraines, loin d'être masquées par cette grande ligne de terre, sont égayées par le voisinage du rail-way et augmentent de valeur; enfin, la solution de ce problème si intéressant pour l'agriculture, et récemment posé par la commune de Liége: « Ne « pourrait-on pas autoriser les agriculteurs à tra-« verser les voies en fer en des points peu éloignés « les uns des autres? » reste intacte, et c'est là un point important.

Quant à l'entrée des rails en franchise, elle serait suffisamment justifiée par l'élévation qui aura nécessairement lieu dans le prix des fers, par suite d'une demande de 100,000 tonnes de rails qui sera faite d'ici à quelques années par l'État ou les compagnies.

Sur la route d'Anvers à Bruxelles on fut obligé de suspendre la pose de la seconde voie, par suite de l'énorme renchérissement des fers ouvrés, et cependant la production de la Belgique, en ce genre, est moitié de celle de la France (1).

(1) Voyez la note 23 à la fin du volume.

# CHAPITRE V.

## RÉVISION DU CAHIER DES CHARGES.

**Rapport qui existe entre cette question et celle de l'abondance des capitaux. — Traversées à niveau des routes ; elles ne présentent aucun inconvénient dans la plupart des cas — Les pentes de 4 à 5 millièmes peuvent être admises, preuve tirée de l'exploitation du chemin de fer de Versailles, rive droite. — Limite inférieure des courbes, système Laignel. — Une seule voie, avec des gares d'évitement, peut suffire à un immense mouvement des hommes et des choses. — De l'élévation des tarifs ; en quoi cette mesure est mauvaise en France. — Intérêt des classes ouvrières dans cette question.**

---

La révision des cahiers des charges n'est pas une mesure commandée par les nécessités du moment, une déviation réclamée dans l'intérêt de trois ou quatre entreprises particulières ; c'est un retour aux saines idées d'économie publique qui exercera, sur l'avenir des chemins de fer et sur le placement des capitaux du pays, la plus heureuse influence. Si les compagnies restent seules chargées de l'exécution des rail-way, c'est l'intérêt du gouvernement d'assurer le bon emploi de leur fonds social ; si l'État exécute lui-même, c'est son devoir d'être bon ménager de la bourse des contribuables. Tel a été l'entraînement aveugle, causé

par l'apparition des chemins de fer en France, que l'on s'est en quelque sorte imaginé qu'ils multipliaient les capitaux, comme ils multiplient les voyageurs, et que les seules préoccupations des ingénieurs de l'État consistaient dans la crainte que ces voies n'atteignissent pas la perfection. Il existe même à ce propos un petit calcul algébrique au moyen duquel on établit que, pour un tonnage qui dépasse 300,000 t., on ne saurait trop augmenter les frais de premier établissement pour éviter les courbes et les pentes. Malheureusement ce n'est là qu'une des faces du problème: la véritable question consiste à savoir, si une nation qui ne dispose que d'une somme limitée doit l'enfouir dans une seule entreprise pour la rendre parfaite (1). S'il est juste, s'il est convenable que quelques uns parcourent dix lieues, le plus grand nombre deux lieues à l'heure, tandis que tout le monde pourrait voyager à la vitesse de sept à huit lieues. Ainsi présenté, le problème change entiè-

(1) Ce calcul est d'ailleurs fort contestable dans la pratique, car, pour des chemins qui coûtent 2,500,000 fr. par lieue, comme ceux de Liverpool à Manchester, de Londres à Birmingham, de Londres à Bristol, en admettant une circulation annuelle de 500,000 voyageurs par lieue, ce qui est beaucoup, le seul paiement de l'intérêt exige une rentrée de 30 centimes par tête et par lieue.

Sur le chemin de Malines à Liége qui, pour une longueur de 22 lieues, a coûté 9,900,000 fr., soit 450,000 fr. par lieue, la part que supporterait chaque voyageur, pour une même circulation, ne serait que de 4 ½ centimes par lieue.

C'est donc une différence de 25 ½ centimes que l'entretien le plus dispendieux ne pourrait combler.

rement de face, et l'on comprend que la question d'art, si importante au premier aspect, s'efface entièrement devant la question financière.

Sous ce point de vue, la crise qui vient de frapper les chemins de fer à leur début, aura été fort utile en cela qu'elle va permettre de prévenir le mal, ce qui est infiniment plus aisé que d'y porter remède.

Nous venons de montrer l'inutilité des traversées des grandes routes sur ou sous des ponts, en dehors d'un rayon de quelques lieues autour de Paris, et nous avons invoqué comme preuve ce qui se passe en Belgique. Nous aurions aussi bien pu chercher nos exemples en France, et citer le chemin de Saint-Étienne à Lyon et celui de Saint-Étienne à Roanne, qui traversent à niveau plusieurs grandes routes dans la partie où la traction a lieu par machines locomotives. Ce dernier rail-way est même construit dans la plaine de Forez, latéralement à la route de Roanne dont il n'est séparé que par un simple fossé, sans clôture ni barrière.

Inutile de dire qu'il n'en est résulté aucun accident.

Le second point sur lequel doivent porter les modifications est la limite supérieure assignée à la pente.

Jusqu'à ces derniers temps, et malgré l'exemple bien connu de ce qui se passe en Angleterre, en Amérique et sur le chemin de Saint-Étienne entre

tion, on rencontre assez souvent des courbes de 500 mètres de rayon et au-dessous. Il faut bien qu'on n'ait pas eu à s'en plaindre, puisque, dans les dernières concessions octroyées, on retrouve des courbes de 333, 330, 300, 266, 240, 136 et 90 mètres. Sur le chemin de Leeds à Manchester, exécuté dans le système monumental du chemin de Liverpool, et estimé 1,900,000 fr. par lieue, la longueur minimum adoptée pour le rayon des courbes est de 460 mètres, et le chemin de Liverpool lui-même contient, aux abords de Manchester, deux courbes de 150 mètres de rayon. Il est vrai qu'en ce point la vitesse est ralentie. En Amérique les courbes de 300 m. de rayon sont extrêmement communes; il en existe même qui ont moins de 100 mètres. Nous ne conseillerions cependant pas l'adoption d'un pareil système, qui, en outre des dangers qu'il présente, doit beaucoup trop augmenter le glissement dû au parallélisme des essieux et le frottement latéral engendré par la force centrifuge; dans les cas exceptionnels où des courbes d'un petit rayon deviennent nécessaires, on peut avoir recours au système *Laignel*, qui semblerait pratiquement admissible malgré les conclusions peu bienveillantes qu'ont prises contre lui quelques ingénieurs des ponts-et-chaussées (1).

Enfin l'on ne doit pas mettre opposition à l'éta-

1) Voyez la note 25 à la fin du volume.

blissement des plans inclinés, quand le profil du terrain les rendra nécessaires. En admettant tout ce que l'on a dit sur le danger qu'ils présentent, et ce danger peut être à peu près annulé en adoptant une pente inférieure au coëfficient de frottement du fer sur fer, il resterait encore à savoir si les remblais de 18 à 20 mètres, par lesquels on les remplacerait, offrent plus de sûreté. L'accident qui vient d'arriver, il y a peu de jours, sur le chemin de Potsdam, rend ce fait tout au moins contestable.

Les modifications à introduire dans les cahiers des charges, doivent donc porter sur trois points:

1° Autorisation des traversées à niveau dans les circonstances ordinaires;

2° Admission courante des pentes de 4 millimètres sur quelque longueur que ce soit, des pentes de 5 millimètres sur des longueurs de plusieurs kilomètres, des pentes de 6 et 7 millimètres sur une étendue de 500 à 800 mètres.

3° Diminution du rayon minimum des courbes jusqu'à 500 mètres quand il devra en résulter une économie notable.

Ce qui ne veut pas dire qu'il faille multiplier à plaisir le nombre des plans inclinés, la raideur des courbes, l'inclinaison des pentes. Assurément il serait préférable de faire des rails-way de niveau, de n'introduire que des alignements droits, tout comme il vaudrait mieux n'avoir que des canaux

sans écluses, des rivières abordables pour les gros navires de commerce dans toute leur étendue; mais, avant de prétendre à la perfection, il faut commencer par faire quelque chose, et je ne doute pas que les commerçants de Bordeaux, de Marseille et du Hâvre, ne préfèrent infiniment ces routes que le conseil des ponts-et-chaussées trouve si imparfaites, aux plus beaux calculs des académiciens. D'ailleurs, les exemples que nous avons cités suffisent pour montrer que ces facilités nouvelles données aux compagnies n'auront aucun inconvénient. On en sera bien mieux convaincu si l'on observe qu'en admettant sur nos chemins de fer une circulation aussi abondante que celle qui a lieu sur ceux de Belgique, et c'est se placer dans une hypothèse très-défavorable, le complet de chaque convoi ne sera moyennement que le tiers ou quelquefois le quart de ce qu'il pourrait être eu égard à la force de la locomotive. Pourquoi donc se préoccuper si fortement des moyens de transporter 500 voyageurs lorsqu'on n'en aura le plus souvent que 150 à 200?

On objectera, il est vrai, que l'influence des pentes se fera sentir dans les transports de marchandises lourdes qui ne partent ordinairement qu'à charge complète. C'est précisément pour cela que nous avons posé en principe qu'il fallait limiter la longueur des pentes de 5 et 6 millimètres, afin que la vitesse acquise permette de les franchir

sans diminution de charge (1). Il n'y aura d'exception à faire que pour les parties rapprochées de Paris. Pour celles-là, les convois complets sont très-communs, et l'avantage d'un bon tracé, quelle

(1) Nous n'avons peut-être pas donné à ces observations tout le développement nécessaire. Elles ont cependant une grande importance.

Lorsque les Chambres législatives s'occuperont à réviser les cahiers des charges, il se pourrait que les compagnies de chemin de fer entre Paris, Rouen et Orléans, demandassent une latitude extrêmement grande dans le choix des pentes.

La raison en est bien simple :

C'est qu'avec la certitude qu'elles ont d'avoir un nombre considérable de voyageurs, elles se préoccupent peu des transports de marchandises lourdes qui, en général, ne leur rapportent que des bénéfices fort médiocres et qui nécessitent un grand travail d'esprit pour organiser les convois de manière à éviter toute rencontre. Ainsi, par exemple, sur un chemin comme celui de Bruxelles à Anvers, où, malgré l'activité de la circulation, le complet moyen par convoi n'est que de 250 voyageurs, il est clair que des pentes de 5 millimètres n'auraient qu'une faible influence sur les frais de traction des hommes. La même règle est applicable aux transports accélérés de marchandises qui partent à des heures fixes et régulières, et qui sont conséquemment soumis au caprice des affaires.

Pour les marchandises lourdes comme la houille, les pierres, les engrais, qui ne marchent qu'à charge complète, il en est tout autrement, et des pentes continues et ascendantes de 5 à 6 millimètres rendraient les transports de cette nature beaucoup trop dispendieux, si elles se prolongeaient sur une grande longueur.

Les sociétés trouveraient donc beaucoup plus commode de s'en dispenser. Le pays attend cependant et est en droit d'exiger des Compagnies auxquelles il assure le monopole des transports autre chose qu'un service de diligence ou de roulage accéléré.

Ce sera un écueil contre lequel les Chambres devront se prémunir : après avoir été trop sévères avec les sociétés, il ne faut pas qu'elles sacrifient légèrement les intérêts du pays, et ce serait le faire que de rendre les railway qui vont s'ouvrir impropres à la circulation des marchandises lourdes. Il faut donc, en même temps que l'on augmentera l'inclinaison maxima des pentes, en limiter la longueur. Il faudra surtout tenir la main à ce que les sociétés fassent, dans un délai convenu à l'avance, tous les transports qui leur seront demandés.

affamés de la taxe des pauvres. On se déplace pour gagner quelque mille livres sterling, il en coûtera 10, 12 schellings, qu'importe?

Et puis, ces cent cinquante lieues de chemin de fer ne sont que des routes lilliputiennes auprès de l'Océan, cette immense ligne des transits britanniques.

Chez nous, et n'ayons garde de nous en plaindre, la fortune a fait un peu moins pour quelques uns, un peu plus pour tout le monde; mais aussi l'industrie n'est encore exploitée qu'en miniature, et les bénéfices qu'elle engendre se réalisent par sous et centimes; les distances sont fort longues, les trois quarts de la population, attachés aux travaux peu aventureux, mais aussi peu lucratifs, de la petite agriculture: nous devons donc façonner nos tarifs à la taille de notre bourse, sous peine de voir nos wagons déserts et nos locomotives rongées de rouille.

Cette observation a d'autant plus de portée que les frais de halage restent à peu près les mêmes par voyage, quel que soit le complet du convoi. Ce dernier élément est subordonné à la richesse du pays et au tarif qui doit être réglé en conséquence. C'est ainsi que le chemin de Bruxelles à Anvers, pris isolément, analogue par sa longueur et sa position à celui de Liverpool à Manchester, donne un bénéfice double, quoique les villes de Bruxelles et d'Anvers soient deux fois et demie

moins populeuses que Liverpool et Manchester, et que le tarif belge soit trois fois moins élevé que le tarif anglais. Cette différence dans les prix s'est reproduite en sens inverse sur les voyageurs, et tandis que, de Liverpool à Manchester, il circule annuellement moins de 500,000 personnes, d'Anvers à Bruxelles ce nombre dépasse 1,100,000; d'où il résulte qu'en gagnant 1 centime par tête sur le rail-way belge et 2 centimes $\frac{2}{5}$ sur le rail-way anglais on réalise le même bénéfice.

Il y a donc deux manières de retirer un beau revenu des chemins de fer, l'un qui consiste à gagner beaucoup sur un petit nombre de voyageurs en maintenant le prix des places à un taux élevé, l'autre dans lequel on répartit les frais et les bénéfices sur un nombre immense de personnes, résultat auquel on arrive par un abaissement convenable du péage. Le premier réussit dans certaines parties de l'Angleterre (1), et comme il est le moins pénible des deux, on comprend bien que les compagnies y aient recours.

(1) La Compagnie de Liverpool à Manchester, qui n'a pas besoin d'augmenter ses bénéfices, puisqu'ils ont atteint dès la première année d'exploitation la limite qui leur avait été assignée, ne transporte moyennement que 64 personnes par voyage.

Mais tous les chemins de fer anglais ne sont pas dans une situation aussi favorable, relativement aux provinces qu'ils traversent et aux villes qu'ils réunissent. Aussi trouvons-nous des chemins de fer sur lesquels les tarifs sont très-modérés. Ainsi, de Glascow à Gankirk, le prix des places par lieue de poste est de 25 centimes aux premières places, et seulement de 16 centimes aux secondes.

Le second est seul applicable en France, et cela est si vrai que les malles-postes partent souvent à vide, quoiqu'elles voiturent les hommes avec une vitesse double de celle des diligences et moyennant un prix qui n'est plus élevé que de moitié. L'administration du chemin de fer de Saint-Germain a bien senti cette vérité, et si l'on en juge par l'expérience du mois qui vient de s'écouler depuis que le prix des places a été réduit d'un quart; on peut prédire d'avance que la théorie sera complètement confirmée et que les actionnaires n'auront qu'à se louer de cette sage mesure.

Concluons de là que l'élévation des tarifs n'est pas une mesure commandée par l'intérêt bien entendu des actionnaires.

La nécessité de maintenir à un bas prix les dépenses des transports devient encore bien plus frappante quand on fait entrer en ligne de compte les besoins du pays.

On a beaucoup parlé depuis huit ans, on parle encore tous les jours de l'amélioration sociale des classes pauvres. Les uns mettent en avant leur panacée du vote universel, c'est-à-dire, de ce qui engendre le désordre, ruine le crédit et enfante la misère. D'autres voudraient enrégimenter la race humaine tout entière sous la bannière de l'association. En attendant que l'expérience ait confirmé les rêves de ces généreux penseurs, et nous craignons fort qu'elle ne se fasse encore longtemps

attendre, nous avons un moyen immédiat de secourir cette intéressante partie de notre population. Gardons-nous de la laisser échapper.

Le temps est un capital, le seul que possède l'ouvrier et que l'on pourrait nommer capital physique par opposition avec l'expression de capital moral, récemment introduite dans le vocabulaire de nos économistes. — Ce capital physique n'est productif qu'à la condition d'avoir un bon placement.— Ainsi, toute invention qui peut conduire l'ouvrier le plus vite et le plus économiquement là où il trouve du travail, qui abrége et facilite son apprentissage en lui permettant d'aller s'instruire aux meilleurs centres de production, est pour lui un accroissement réel de revenu.

Ce résultat sera atteint le jour où les voyages en France seront devenus ce qu'ils sont en Belgique, par les chemins de fer, ce qu'ils sont en Amérique sur les bateaux à vapeur; littéralement moins coûteux que les marches pédestres des pauvres à 15 centimes par lieue. Ce jour-là, l'égalité proclamée en principe existera réellement en fait, et les prolétaires qui ont déjà leur coche à 30 centimes dans les rues de Paris, auront aussi leur chaise de poste sur les grandes routes.

Il faut avoir visité les chemins de fer belges, il faut avoir vu ces wagons couverts de figures joyeuses, cet empressement au passage des locomotives, il faut avoir entendu ces cris de joie d'une

population tout entière à l'heure du départ des convois, pour sentir tout ce qu'a de réellement démocratique une pareille institution. On prend le chemin pour courir au travail, on le prend pour voler au plaisir, et l'ouvrier qui y a trouvé une occupation fructueuse pendant la semaine, y trouve encore une distraction économique le dimanche. Quand on pense que ce n'est là qu'un des mille avantages de cette admirable découverte, quand on compte les milliards que la France a su trouver pour conquérir la gloire des champs de bataille, pour enrichir ses ennemis, pour indemniser les émigrés, on se demande avec douleur si nous avons épuisé toute notre énergie et si la France seule doit être déshéritée des bienfaits des chemins de fer.

# CHAPITRE VI.

**RATTACHEMENT DES LIGNES.**

**Examen du tracé des chemins de fer belges. — L'adoption des lignes directes les eût constitués en déficit. — Ce système est bien plus applicable encore à la France. — Influence du rattachement des lignes entre elles. — Les chemins belges et anglais pris pour exemples.**

---

Comme dernier moyen d'ensemble, nous avons indiqué le rattachement de lignes nouvelles aux lignes concédées, ce qui ne veut pas seulement dire que le gouvernement doit se mettre à l'œuvre et travailler là où les compagnies ne trouveraient pas assez d'éléments de prospérité, mais qu'il faut autant que possible simplifier le réseau de chemins de fer, en évitant tout ce qui ressemblerait à un double emploi.

Pour rendre notre pensée bien claire, jetons un coup d'œil sur la carte de Belgique.

Nous serons frappés d'une première remarque. C'est qu'au lieu d'avoir la capitale pour centre commun, les chemins de fer ont tous leur point de ...ion en dehors de Bruxelles.

Cette disposition commandée par des nécessités topographiques a été fortement blâmée par les publicistes, surtout depuis que la supériorité de Bruxelles sur les autres villes eu égard aux recettes, s'est manifestée d'une manière irrécusable par les chiffres. Nous croyons, nous, que c'èst à cette circonstance fortuite que les chemins belges doivent de payer leur dépense avec un tarif si modéré, et il faut bien que les ingénieurs de ce pays le pensent comme nous, puisque la même disposition vient d'être adoptée dans le tracé des lignes du Midi.

Examinons ce qui fut arrivé si les diverses rainures en fer avaient rayonné de Bruxelles :

Le réseau du Nord aurait été composé :

| | |
|---|---|
| Du chemin d'Anvers à Bruxelles, long de | 44,000 mèt. |
| Du chemin de Liége à Bruxelles, long de | 96,000 |
| Du chemin d'Ostende à Bruxelles, long de | 124,000 |
| Longueur totale | 264,000 mèt. |

Dans l'état actuel des choses, ce même réseau comprend :

| | |
|---|---|
| Le chemin d'Anvers à Bruxelles, long de | 44,000 mèt. |
| Le chemin de Liége à Malines, long de | 85,000 |
| Le chemin d'Ostende à Malines, long de | 115,000 |
| Longueur totale | 244,000 mèt. |

Ainsi, il eût fallu construire vingt mille mètres de plus de rail-way, ce qui, en supposant les difficultés à vaincre du même ordre (ces difficultés

eussent été plus grandes en fait), aurait exigé une dépense supplémentaire de 3,200,000 francs; au taux de l'emprunt belge et amortissement compris, cette somme représente un intérêt annuel de 172,000 fr.

2e Les communications d'Anvers avec Ostende, et d'Anvers avec Liége, eussent été allongées chacune de dix mille mètres. Mais ceci est peu de chose dans un pays resserré comme la Belgique. Il n'en serait pas de même pour la France.

3e Le chemin n'ayant deux voies que sur la route d'Anvers, il eût fallu établir sur les autres lignes, soit des gares d'évitement, soit deux voies dans une certaine étendue aux abords de la capitale; ou bien on eût été contraint de diminuer le nombre des départs.

4e L'entretien annuel étant de 2,500 f. par k., la dépense se serait augmentée de cinquante mille fr. par année (1).

5e Il eût fallu un matériel plus considérable pour suffire à un même service, et encore n'aurait-on pu conserver le même nombre de convois entre les points extrêmes, à moins d'établir sur chaque ligne une seconde voie de 10,000 mètres de longueur, ce qui eût créé une nouvelle source de dépense.

Or, comme les chemins de fer belges rendent

(1) Pour rendre cette conclusion plus frappante, examinons ce qui se

à peu près d'une manière rigoureuse l'intérêt du capital employé à leur construction, dépenses courantes défalquées, il est certain que ces nouveaux frais évalués ici à 220,000 fr. les eussent constitués en perte.

passe dans le cours d'une journée (Voyez la planche 1) et ce qui y serait arrivé si les lignes directes eussent été adoptées.

PREMIER CONVOI.

*Lignes coudées actuelles.*

Le premier départ s'effectue à la fois sur trois points, à 6 heures 5 minutes du matin de Bruxelles; à 6 heures d'Anvers; à 5 heures 55 minutes de Vertryk.

A 6 heures 45 minutes ils se trouvent réunis à la section centrale de Malines; ils prennent les voyageurs de cette ville, puis repartent à 6 heures 55 minutes, les uns pour Anvers, d'autres pour Gand, d'autres pour Liége, d'autres enfin pour Bruxelles.

Ainsi, chaque convoi contient les voyageurs de trois directions différentes affluant vers la quatrième, et quatre convois suffisent à ce service.

*Lignes directes proposées.*

Trois convois partent simultanément de Bruxelles à 6 heures du matin, dans les directions de Liége, Gand, Anvers, chacun d'eux ne contient que les voyageurs de Bruxelles.

Trois convois partent également de Liége, Gand, Anvers, vers Bruxelles; ils se croisent avec ceux de cette dernière ville sur une gare d'évitement disposée à cet effet, puis arrivent à leur destination.

Le nombre des convois nécessaires est de six.

A partir de ce moment jusqu'au soir, le service devient le même dans les deux cas, seulement on peut remarquer que, dans le système des lignes brisées, les convois marchant à la rencontre les uns des autres, font toujours leurs échanges de voyageurs beaucoup plus vite que dans celui des lignes directes.

DERNIER CONVOI.

*Lignes coudées actuelles.*

A 8 heures du soir, il y a une dernière rencontre entre les convois partis des quatre points, conséquemment nouveau classement, puis départ dans les quatre directions.

En tout quatre convois.

*Lignes directes proposées.*

Les derniers convois partis de Liége, Anvers, Ostende, ne mènent que les voyageurs de Bruxelles.

Trois convois partent aussi de Bruxelles pour les trois directions.

Il y a eu tout six convois.

On peut donc dire en thèse générale que le système des lignes soudées les unes aux autres présente trois avantages sur celui des lignes directes :

Economie dans les frais de premier établissement;
Economie dans le matériel;
Economie dans les frais d'exploitation.

Enfin, en tant que le chemin est à simple voie, et c'est une véritable folie que d'en établir deux quand une seule peut suffire, les rapports des différentes villes les unes avec les autres sont rendus plus rapides pour les villes extrêmes, plus multipliés pour toutes, ce qui fait que la capitale regagne d'un côté ce qu'elle perd de l'autre.

Cette remarque a une grande portée dans un vaste pays comme la France; car, pour de grandes longueurs, la ligne brisée est presque aussi courte que la ligne droite : ainsi, Paris à Bordeaux par Orléans, diffère peu de Paris à Bordeaux par Chartres. Nous pouvons en dire autant de Paris à Lyon par la vallée de la Loire. De plus ce système est infiniment avantageux aux rapports des points extrêmes, ainsi, Lyon peut être ainsi rapproché de Bordeaux d'environ 60 lieues tant que ces deux villes n'auront pas été réunies par une ligne directe.

Nous reviendrons longuement sur l'application de ce projet de juste milieu en matière de chemins de fer; pour le moment il nous suffit de constater

qu'il présente une grande économie comme ensemble.

Au point de vue de l'intérêt particulier de telle ou telle compagnie, le rattachement des lignes les unes aux autres est une question de la plus haute importance.

Pendant l'année 1835, la section de Malines à Bruxelles existait seule, la moyenne du nombre de voyageurs par convoi était de 157 personnes; il partait 10 convois chaque jour. Pendant les neuf premiers mois de 1838, cette moyenne s'est élevée à 250, et en comptant douze départs dans un jour, c'est-à-dire que l'ouverture des sections rattachées à la route de Malines à Bruxelles, a permis d'augmenter le nombre des départs en même temps qu'elle élevait des $\frac{4}{5}$ la charge utile de chaque convoi, et comme la dépense de traction et d'entretien varie peu, quel que soit le nombre des voyageurs, on peut conclure avec certitude qu'une compagnie concessionnaire du chemin de Bruxelles à Malines: aurait vu doubler ses bénéfices, sans se donner aucune peine et par le seul fait des travaux exécutés autour d'elle.

L'Angleterre nous offre de nombreux exemples du même fait.

Sur le chemin de Liverpool à Manchester, les recettes ont été

| | | |
|---|---|---|
| en 1834, de | 5,107,629 fr. | |
| 1835, de | 5,479,260 | |
| 1836, de | 5,912,817 | |
| 1837, de | 5,695,205 | |

L'augmentation de 1834 à 1837 a été de 600,000 f. en nombre rond, soit par année moyenne, de 150,000 fr. ; la plus grande différence est celle qui existe de 1835 à 1836, elle est de 433,000 fr.

En 1838, le chemin de Birmingham à Manchester a été ouvert, et par suite la recette du chemin de Liverpool a subi une notable augmentation.

Elle a été de 6,559,660 fr. ce qui donne une différence en plus de près de 1 million, relativement à l'année 1837.

Il n'est pas douteux que l'ouverture des railway de Londres à Birmingham, à Bristol, à Southampton, de Manchester à Leeds, n'ait une influence analogue.

Sur le chemin de fer de Londres à Greenwich les recettes ont été de 2,189 liv. st. en décembre 1836, elles se sont successivement élevées à 2,669 liv. st. en 1837, et à 4,030 liv. en 1838.

Ainsi donc, ce moyen de soutenir les compagnies, qui au premier abord semblerait presque illusoire, est par le fait un des plus puissants.

# CHAPITRE VII.

**DES DÉPENSES OCCASIONNÉES EN ANGLETERRE, EN FRANCE ET EN BELGIQUE POUR LA CONSTRUCTION ET L'ENTRETIEN DES VOIES DE COMMUNICATION.**

**Les chemins de fer anglais ne coûtent pas tous aussi cher qu'on le pense généralement. — Causes pour lesquelles ces chemins de fer engloutissent des sommes si fortes. — Le prix de la main-d'œuvre en Angleterre est au moins un tiers plus élevé qu'en France. — Prix de construction des routes en Angleterre, en France, en Belgique. — Frais d'entretien des routes dans ces pays; comparaison entre leur tonnage. — Prix de construction et d'entretien des canaux. — Prix du fret. — On doit conclure de ces rapprochements que, loin de prouver l'insuffisance de nos devis, l'exemple de l'Angleterre ne fait que leur donner une éclatante confirmation.**

---

Après les développements nombreux dans lesquels nous sommes entrés pour asseoir avec quelque exactitude notre *moyenne* générale du prix de construction des chemins de fer chez nous, nous pourrions peut-être considérer le chiffre assigné comme incontestable.

Mais nous savons combien les idées reçues sont difficiles à détruire, et le résultat des premières expériences faites chez nous sur les chemins de

fer a fortement accrédité cette opinion, que l'on ne pouvait établir un rail-way avec une dépense moindre de un million par lieue.

On ne manquera pas d'ailleurs d'objecter que tous nos calculs sont assis sur un exemple particulier, celui de la Belgique, exemple qui semblerait contredit par l'expérience de ce qui se passe en Angleterre.

A cela, l'on pourrait répondre, comme nous l'avons déjà fait, que l'exemple de la Belgique est parfaitement applicable à la France, que les éléments qui entrent dans la construction des chemins de fer sont exactement les mêmes dans ces deux pays, qu'en basant nos comparaisons sur les parties les moins favorisées par la configuration du sol, nous avons fait une large part à la différence des terrains. Mais ce ne serait envisager l'objection que sous une de ses faces. Il est donc nécessaire de rechercher les causes de cette énorme différence qui se manifeste entre les prix des railway, du midi de l'Angleterre et de la Belgique. Nous disons du midi de l'Angleterre parce qu'en effet les chemins de fer établis dans le nord ont été construits dans un système beaucoup plus économique, et la moyenne de leur prix de revient ne s'élève pas à huit cent mille francs par lieue. Le chemin de fer de Newcastle à Carlisle, qui s'étend sur une longueur de 24 lieues $\frac{1}{4}$, a coûté moins de 12 millions, soit 500 mille fr. par lieue. On pré-

tend, il est vrai, qu'il contient des pentes et des courbes un peu roides, ce qui ne l'empêche pas de porter 1696 voyageurs par semaine sans donner lieu à aucun accident.

Les chambres anglaises qui ont aujourd'hui une grande expérience des chemins de fer et qui vérifient avec un soin minutieux tous les devis relatifs à leur construction, ont autorisé pendant l'année 1836 cinq rails-way formant un développement de 114 kilomètres et qui sont estimés moins de 400 mille francs par lieue (1). En admettant que cette estimation soit trop faible de moitié, le revient de ces routes resterait encore bien au-dessous d'un million.

Quoi qu'il en soit, la moyenne générale du prix de construction de tous les chemins de fer anglais n'est certainement pas inférieure à 1,400,000 fr., c'est-à-dire double de celle que nous avons calculée pour la France.

Cette énorme différence tient à quatre causes:

(1) Il résulte de documents recueillis en Angleterre par M. Achille Guillaume, que sur 25 chemins de fer autorisés en 1836

| | | | |
|---|---|---|---|
| 5 | sont estimés moins de | 100,000 | fr. par kil. |
| 3 | moins de | 200,000 | |
| 7 | moins de | 300,000 | |
| 3 | moins de | 400,000 | |
| 8 | moins de | 500,000 | |
| 1 | le chemin d'Édimbourg à Newhaven est estimé | 714,200 | f. par kil. |
| 1 | Deptford-Pier-Jonction, | 2,000,000 | |
| 1 | Blackwall commercial, | 3,000,000 | |
| 1 | Londres grand.-Jonction, | 3,300,000 | |

Le prix élevé de la main-d'œuvre en Angleterre;

La grande valeur des propriétés;

Le luxe apporté dans la majeure partie des railway du midi;

Enfin, le profond respect qui existe en Angleterre pour la propriété, et le grand nombre de travaux d'arts, ponts, passages voûtés, que chaque propriétaire exige des compagnies qui veulent traverser ses biens.

Ces trois derniers faits n'ont pas besoin de preuves à l'appui, ils sont en quelque sorte de notoriété publique. Le premier, qui est peut-être le plus important, est journellement contesté à l'aide d'un raisonnement assez spécieux que voici:

« Nous accordons que le prix ordinaire des céréales étant en Angleterre de 40 à 70 p. 0/0 plus élevé qu'en France (1), les prix de la main-d'œuvre dans ces deux pays conservent une différence proportionnelle; mais d'une part, et par le fait de la taxe des pauvres, la journée des manœuvres doit être beaucoup diminuée; d'autre part les ouvriers des manufactures, qui ne profitent pas de cette taxe, paient en habileté ce qu'ils coûtent de plus

(1) Voici quel est le prix moyen des céréales en France et en Angleterre :

| | En France. | En Angleterre. |
|---|---|---|
| Froment, | 15 fr. | 25 fr. |
| Seigle, | 6 | 12 |
| Orge, | 8 | 15 |
| Avoine, | 6 | 10 |

en salaire, de sorte qu'un même ouvrage exécuté en France et en Angleterre revient sensiblement au même prix. »

Dans l'enquête sur le paupérisme faite en 1834 par le parlement, la question suivante fut posée aux diverses paroisses:

A combien peut s'élever le salaire moyen annuel du journalier anglais à la tâche ou à la journée, tous gains compris, *sauf les secours accordés par la paroisse?*

856 paroisses se sont accordées à reconnaître à l'homme un gain annuel de 705 francs.

Le journalier français dans les mêmes circonstances ne gagne que 540 francs (1).

Ainsi, non compris la taxe des pauvres, la différence est encore d'un tiers.

Les ouvriers des manufactures gagnent beaucoup plus; leur salaire s'élève jusqu'à 42 et 50 fr. soit 6 à 8 fr. par jour.

C'est au moins le double de cette même dépense en France. Voyons un peu comment ces différences se manifestent dans la pratique.

D'après Tregold, une route anglaise, avec chaussée large de 4 mètres 86 cent. coûte 96,000 fr. par lieue.

En France, le prix moyen de construction des routes royales est de 72,000 fr. — Celui des routes

(1) Voyez la note 26, à la fin du volume.

départementales, qui ont à peu près 5 mètres de chaussée, est seulement de 36,000 fr.

En Belgique les routes pavées coûtent de 170 à 200,000 fr. par lieue.

Elles coûteraient le même prix chez nous.

Il résulte d'un document officiel distribué à la Chambre des communes pendant la session de 1836 que les dépenses affectées à l'entretien des routes, se sont élevées à 41,470,000 fr. en 1834.

L'étendue des routes auxquelles ces dépenses ont été appliquées était alors de 33,400 mètres.

L'entretien des routes à barrières a donc coûté moyennement 1,242 f. par kilomètre, soit 4,967 fr. par lieue.

L'entretien des routes royales en France coûte 2,040 fr. par lieue; celui des routes départementales 1240 fr. par lieue (1).

La meilleure partie des routes anglaises n'ayant que la largeur de nos routes départementales, les frais d'entretien sont quatre fois plus élevés en Angleterre que chez nous. Il est vrai que les routes de ce pays sont mieux entretenues que les nôtres; mais cela ne suffit pas pour créer une si grande différence.

Cette différence tiendrait-elle à un tonnage plus fort?

(1) Cette somme ne comprend pas les dépenses de l'administration centrale, ni celle des ingénieurs et conducteurs, qui s'élève à 70 fr. par lieue en moyenne.

Il résulte des dernières statistiques officielles, que le nombre des chevaux s'élève : (1)

| | |
|---|---|
| En France, à | 2,800,000 |
| En Angleterre, à | 1,464,000 |

Dans le rapport présenté le 22 avril 1838 par la commission des inspecteurs des ponts-et-chaussées sur la police du roulage, le nombre des chevaux employés sur les grandes routes au service des transports était estimé à 150,000. Les transports ayant subi une notable augmentation depuis dix ans, on peut hardiment porter ce nombre à 180,000.

Enfin, il résulte du tableau transcrit dans les notes placées à la fin de ce volume, que le nombre de chevaux employés en Angleterre, tant au service des routes de toute classe qu'au halage des barques sur les canaux, s'élève à 350,000.

D'après cela, si l'on observe que le tonnage des canaux des Anglais est sensiblement plus élevé que le tonnage des nôtres, ce qui fait qu'une forte portion des chevaux employés sur nos routes sert chez eux au halage des marchandises; que

(1) Les enquêtes ont établi que sur la route de Londres à Birmingham, qui est une des lignes les plus fréquentées de l'Angleterre, le mouvement journalier s'élevait à 400 tonnes, savoir :

| | |
|---|---|
| Marchandises, | 57 tonn. |
| Voyageurs, 1,357 personnes, | 135 |
| | 192 tonn. |

De Paris à Rouen le mouvement journalier s'élève à 200 tonneaux; de Lyon à Marseille, il est de 250 tonneaux.

la traction de leurs bateaux rapides s'effectue à la vitesse de quatre lieues à l'heure; qu'il en est de même de celle des diligences; que leur roulage ordinaire se meut avec la vitesse de notre roulage accéléré; enfin, que l'on perd en force tout ce que l'on gagne en vitesse, c'est-à-dire que, pour transporter un même poids à une même distance, il faut d'autant plus de chevaux que la marche est plus rapide, on restera convaincu que le tonnage des routes anglaises doit *tout au plus* égaler celui de nos routes.

Les recettes des routes à barrières justifient cette conclusion. En effet, l'étendue de ces lignes étant de 33,400 mètres et le produit des péages de 36,774,000 fr., la recette moyenne par lieue s'élève à 4,500 fr. par an, soit 12 fr. 30 cent. par jour.

La taxe des barrières varie d'une route à l'autre; elle est, par cheval et par lieue, de 0 fr. 11 cent. au moins et de 0 fr. 30 cent. au plus.

En prenant 15 cent. pour moyenne, le mouvement quotidien des routes à barrières s'élèverait à 75 chevaux. Mais comme le péage s'applique aux chevaux de selle, ânes, bestiaux, on doit considérer le chiffre 75 comme trop élevé de 10 p. 0/0, ce qui le réduit à 67.

Le mouvement journalier des routes royales est en France de 100 chevaux.

Ainsi la différence qui existe entre les prix d'en-

tretien des routes en France et en Angleterre ne peut être attribuée au tonnage respectif de ces routes.

Passons aux canaux.

Les différents auteurs qui ont écrit sur les voies navigables de l'Angleterre ne s'accordent qu'imparfaitement sur l'évaluation du nombre des canaux de ce pays.

Ainsi M. Huerne de Pommeuse donne une liste de 103 canaux, formant un développement de 1075 lieues. M. Moreau de Jonnès, dans la statistique qu'il vient de publier, ne porte cette étendue qu'à 714 lieues $\frac{1}{3}$. Enfin le dictionnaire du commerce et des banques l'évalue à 1040 lieues.

Nous ne possédons pas non plus d'ouvrage tout à fait complet sur le prix des canaux anglais; ce serait en effet un dépouillement fort long à faire que celui des bills adoptés pour la construction de cent trois canaux qui ont exigé chacun cinq à six bills présentés soit pour modifier les tracés primitifs, soit le plus ordinairement pour obtenir des augmentations successives de capital social.

Mais il résulte d'un travail étendu auquel s'est livré M. J. Priesley (1), et qui s'applique à vingt-trois canaux ayant ensemble une longueur de 310 lieues, que le prix de construction total de ces

(1) Relation historique des canaux et rivières navigables, par J. Priesley. Londres, 1831.

vingt-trois lignes s'élevait en 1830 à 245,650,000 fr.; ce qui donne pour moyenne par lieue 800,000 fr.

D'après M. Bailly (1), les canaux construits en Angleterre et dans les comtés du midi de l'Écosse et qui embrassent six cents lieues, avaient coûté, en 1836, 500 millions réunis en deux cent cinquante mille actions, et il avait été dépensé 104 millions pour construire huit canaux de l'Irlande, ayant ensemble une longueur de cent vingt lieues.

La dépense moyenne de construction des canaux du Royaume-Uni est donc supérieure à 800,000 fr. par lieue; 715 lieues contiennent 597 écluses ou une écluse par 5,000 mètres; enfin, la moitié de ces canaux est construite à petite section, et il y en a quelques uns, comme celui de *Passelay and Glascow* qui n'ont que 2 mèt. 44 centimèt. de large.

Les 594 lieues de canaux entreprises en France depuis l'année 1821 ont coûté moyennement 450,000 fr.; mais, comme il reste encore quelques travaux à terminer, pour les rendre tout à fait viables, nous admettrons que cette dépense s'élève plus tard à 500,000 fr.

Ces canaux sont tous à grande section, sauf le canal du Berri qui ne coûte que 360,000 fr. par lieue; ils ont un développement total de

(1) Des finances du Royaume-Uni. Paris et Londres, 1837.

594 lieues et 1,042 écluses, soit 2 écluses par lieue.

La configuration du sol belge a rendu la dépense des canaux extrêmement variable dans ce pays : en effet, tandis que les provinces connues sous le nom de Flandres sont presque entièrement en plaine et ne contiennent conséquemment que des lignes navigables de niveau, les provinces de Liége, du Hainaut, de Namur, présentent une suite non interrompue de montagnes et de vallées qui n'ont pu être nivelées qu'à l'aide de travaux très-dispendieux, d'un assez grand nombre d'écluses, et qui ont même rendu impossible l'alimentation de quelques biefs de partage sans l'emploi de machines à vapeur.

C'est ainsi que le canal d'Antoing, long de 23,000 mètres, présente sur ses deux versants une pente de 25 mètres 50 centimètres, rachetée par 13 écluses, et a coûté 1,271,200 fr. par lieue.

Le canal de Charleroy, construit à petite section, a une longueur de 74,529 mètres, une pente de 136 mètres 35 centimètres, rachetée par 55 écluses, et il a coûté 564,800 fr. par lieue (1).

D'autres, comme le canal de la Sambre, ont vingt-deux écluses et ont coûté 425,000 fr.

(1) C'est là une nouvelle preuve de ce que nous avons dit à l'occasion des chemins de fer belges ; à savoir : qu'auprès des lignes établies en pays plat s'en trouvaient d'autres qui avaient rencontré des mouvements de terrains considérables.

Mais, en moyenne générale, les canaux belges n'ont qu'une écluse par six mille mètres, et ils coûtent un peu moins cher que les canaux français.

Les dépenses d'entretien des canaux anglais varient de 3,000 à 4,000 fr. par kilomètre, suivant l'importance de leur tonnage; les 34 kilomètres du canal Calédonien qui ont été creusés, coûtent annuellement 100,000 fr. d'entretien; c'est un peu moins de 3,000 fr. par 1,000 mètres.

L'entretien des canaux français varie de 1 fr. à 1 fr. 50 cent. par mètre; il est moyennement de 1 fr. 35 cent.

Il s'élève par kilomètre

A 1,460 fr. pour le canal du Midi;
A 1,370 fr. *id.* du Centre.

L'entretien des canaux belges s'éloigne peu de cette moyenne, bien qu'il varie beaucoup d'un canal à l'autre, il s'élève par kilomètre

A 1,500 fr. pour le canal de Mons à Condé;
A 870 fr. *id.* de Willebrock;

c'est 1 fr. 20 cent. par mètre en moyenne.

Les dépenses d'administration des canaux anglais ne nous sont pas connues. Il est extrêmement présumable qu'elles s'élèvent beaucoup plus haut

qu'en France où elles varient de 3,000 à 4,000 fr. par lieue.

Enfin, le fret coûte en Angleterre 6 deniers par dix milles ; soit 15 centimes 1/2 par lieue.

En France et en Belgique il est moyennement de 8 centimes par lieue quand il est fait par des chevaux.

Quand le halage est opéré par des hommes, comme cela se pratique sur les canaux de Briare, du Centre, de Givors, etc., où l'emploi des chevaux n'est pas possible, soit à cause de la raideur des courbes, soit par suite de la multiplicité des écluses, les frais s'élèvent à 0 fr. 035 par kilomètre et par tonne (1).

Il résulte donc de ce qui précède qu'en Angleterre :

1° Le prix de la main-d'œuvre *inintelligente* est un tiers plus élevé qu'en France, et celui de la main d'œuvre *intelligente* double pour le moins;

2° Que le prix de construction des routes, qui se compose principalement d'achats de terrains et

(1) Voici quel est le détail du halage sur le canal de Givors, qui a dix-sept mille mètres de long :

| | |
|---|---|
| Halage par deux hommes et un marinier, descente, | 15 fr. |
| Remonte à vide, | 12 |
| Usure du bateau et entretien du câble, | 10 |
| | 37 fr. |

La charge du bateau étant de soixante tonnes, c'est 0 fr. 036 qu'il en coûte par tonne portée à mille mètres.

de salaires de manœuvres, est deux fois et demie plus élevé que chez nous;

3° Que les frais d'entretien composés de main-d'œuvre sont presque quadruples de ces mêmes frais chez nous, et cela quoique le tonnage de nos routes soit plus fort que le tonnage des leurs;

4° Que les canaux anglais ont été établis dans des conditions très-favorables, puisque leur pente moyenne n'est que d'une écluse par cinq mille mètres, tandis que la pente des canaux français est de deux écluses par lieue, et que le sol de l'Angleterre est plus humide que le nôtre, conséquemment plus favorable à l'établissement des voies navigables;

5° Que, malgré ces avantages de situation, les canaux anglais ont coûté moyennement deux fois et demie plus cher que les nôtres (1); les éléments qui dominent dans la construction des canaux sont les travaux de terrassement et les ouvrages d'art;

6° Que le prix d'entretien des canaux anglais

(1) Cette conclusion est facile à justifier.

| | |
|---|---|
| Les canaux à grande section coûtent en France, | 500,000 f. par lieue. |
| Les canaux à petite section, | 360,000 |

Moyenne, 430,000 fr.

La moitié des canaux anglais étant à petite section, le nombre 800,000 f. correspond à la moyenne que nous venons de prendre chez nous. La différence est donc déjà du simple au double.

Mais les canaux anglais n'ont qu'une écluse par cinq mille mètres, les nôtres en ont deux et demie; chaque écluse coûte 150,000 fr. : si donc les conditions avaient été les mêmes de part et d'autre, les canaux anglais auraient coûté 250,000 fr. de plus par lieue. Soit 1,050,000 fr., somme deux fois et demie plus considérable que 430,000 fr.

est trois fois plus élevé que le prix d'entretien des canaux français;

7° Que le frêt opéré par chevaux est deux fois plus coûteux chez les Anglais que chez nous;

8° Que les prix de construction et d'entretien des routes et des canaux est sensiblement le même en France et en Belgique.

Dans l'établissement des chemins de fer, les deux tiers de la dépense consistent en travaux de terrassement, travaux d'art et achats de terrains; l'achat de fer et celui des machines n'y entrent pas pour un sixième; nous sommes donc en droit de conclure que la moyenne générale du prix de construction des chemins de fer en France ne s'élèvera pas au-dessus de la moitié de la moyenne donnée pour l'Angleterre, en sorte que, *loin de prouver l'insuffisance de nos devis, l'exemple de nos voisins d'outre-mer ne fait que leur donner une éclatante confirmation.*

Concluons encore que, pour les dépenses qu'occasionnent les voies de communication, la France est en tout point comparable à la Belgique.

Nous considérerons donc désormais le chiffre de 160,000 fr. par kilomètre comme une *moyenne* incontestable; en admettant que l'achat du matériel soit fait conformément aux dernières observations recueillies en Angleterre, il faudrait porter 25,000 fr. par kilomètre pour achat de matériel,

ce qui donnerait, toute dépense comprise, 185,000 f. par kilomètre ou 740,000 fr. par lieue.

Ce n'est là qu'une moyenne, applicable à des lignes d'une grande étendue ; pour des chemins de fer placés aux environs de la capitale comme celui de Paris à Rouen, il faudra prendre pour point de comparaison un rail-way comme celui de Londres à Birmingham, et de Londres à Bristol, qui coûtent un peu plus de 2 millions par lieue. D'après ce que nous venons de dire, ce chiffre doit être réduit de 50 p. o/o.

La dépense ainsi évaluée dépasserait donc 1 million par lieue ; mais nous avons vu qu'en introduisant des modifications rationnelles dans les cahiers des charges on pouvait réduire ce chiffre d'une manière bien sensible.

Nous pensons donc que pour ces lignes de premier ordre, le rail-way à deux voies ne devra, dans aucun cas, coûter plus d'un million.

# CHAPITRE VIII.

## VALEUR RÉCIPROQUE DES DIFFÉRENTES VOIES DE COMMUNICATION.

Les chemins de fer ne sauraient remplacer les fleuves et les rivières. — Ils pourraient encore moins tenir lieu des routes ordinaires. — Caractère spécial des routes. — Division des transports qu'elles effectuent. De leur côté les routes ne peuvent pas non plus tenir lieu des chemins de fer. — Tentatives faites jusqu'à ce jour pour introduire sur les routes le système des remorqueurs à vapeur — Aperçu de la dépense d'une machine de quinze chevaux. — Le frottement considérable qui a lieu à la circonférence des roues rendra toujours ces transports dispendieux. — La situation du chemin de fer de Saint-Etienne peut-elle être prise pour point de comparaison ? — Frais énormes d'exploitation auxquels est assujetti ce rail-way. — Caractère principal des chemins de fer de Liverpool, de Darlington, de Saint-Germain, de Saint-Etienne, et de la Belgique.

---

Nous arrivons maintenant à une question bien souvent débattue, et sur laquelle les opinions les plus opposées ont été émises.

Les chemins de fer ont-ils quelques avantages partiels sur les rivières? ont-ils une supériorité marquée sur les canaux? pourront-ils remplacer un jour les routes ordinaires? en un mot, quelle est la valeur respective des différentes voies de communication?

Les solutions les plus opposées ont été données à ce problème, disions-nous tout à l'heure, et rien n'est plus concevable. Sans parler ici des hommes qui nient le progrès, ou des enthousiastes aveugles de toute invention nouvelle, il est facile de comprendre que chaque perfectionnement introduit dans les moyens de traction change les données du problème, et dès lors l'opinion des hommes sérieux doit subir journellement de nouvelles modifications.

Les chemins de fer n'ont pas de supériorité sur les fleuves et les rivières; ce fait a été bien établi par un illustre publiciste : le seul point sur lequel aucun moyen de transport ne peut entrer en lutte avec eux, la vitesse aérienne, n'est pas encore devenu un besoin impérieux de notre époque. Aussi longtemps que l'amour du travail ne sera pas général chez nous, que le temps n'aura qu'une faible valeur, la vitesse moyenne des bateaux à vapeur, quatre lieues à l'heure, suffira provisoirement à notre activité.

Sous le rapport du prix, les voyageurs de la seconde chambre ne paient en France que 10 centimes par lieue, et ce tarif est susceptible d'une légère réduction.

Sur les bateaux à vapeur qui desservent en Belgique les villes riveraines de la Meuse, le prix des secondes places est de 15 centimes à la descente, et de 11 centimes à la remonte; ces prix sont un

peu élevés, mais la navigation de cette rivière est très-difficile.

Dans l'état actuel des choses, les chemins de fer établis dans des conditions favorables pourraient seuls abaisser à 10 centimes le prix de leurs dernières places.

Mais, c'est surtout pour le transport des marchandises, que l'avantage des cours d'eau se fait sentir. Le droit de navigation étant toujours fort modique sur les rivières, 1 à 1 centime 1|2 par tonne et par lieue au plus, et le prix de fret ne dépassant jamais 12 à 14 centimes en remonte, 5 à 6 centimes à la descente, on voit de suite qu'en moyenne le transport d'une tonne à une lieue doit s'élever à 9 centimes, prix auquel aucun chemin de fer ne pourrait rentrer dans ses frais courants d'exploitation.

Les rivières entraînent bien avec elles quelques inconvénients, tels que les interruptions de service par suite des crues, des glaces, des sécheresses; mais ils ne sont pas assez graves pour contrebalancer les avantages énumérés ci-dessus. Il est donc hors de doute que les cours d'eau navigables sont plus utiles au commerce que les autres voies de communication, toutes les fois que leur régime jouit de quelque régularité, et que leurs sinuosités ne produisent pas un trop grand allongement de parcours.

Espérer que les chemins de fer pourront un jour

remplacer les routes ordinaires, qu'au lieu d'ouvrir des chemins vicinaux, on posera des bandes en fer, sur lesquelles toutes les charrettes construites d'après un même modèle pourront opérer leurs transports, ce serait montrer une ignorance profonde des besoins des populations agricoles.

Sur les 172 millions de tonnes qui composent, d'après Dutens, la production totale de notre sol, 45 millions subissent des transports de longue haleine; encore doit-on remarquer que sur cette dernière somme, 30 millions de tonneaux sont portés par les voitures des campagnes. En retranchant 27 millions de tonnes qui sont consommés sur place et qui consistent surtout en fourrages, on reconnaît que 100 millions de tonneaux sont portés à de courtes distances par les divers exploitants des fermes rurales.

Tous ces produits partent de points différents dans des directions opposées, presque toujours au milieu des terres, à toutes les heures du jour et de la nuit; ils sont transportés à temps perdu, avec des animaux indispensables à la ferme, soit pour labourer, soit pour faire des engrais, et c'est à peine s'ils suivent des voies frayées dans le tiers de leur course. Ils ne sauraient donc s'accommoder des routes à rainures, qui exigent l'unité dans la direction de la marche et la régularité.

Les chemins de fer ne seraient pas plus utiles, pour remplacer les voitures des campagnes, dans

le transport des 30 millions de tonnes qu'elles opèrent.

Ainsi que nous le disions dans le chapitre qui précède, plus de la moitié des chevaux anglais sont employés par l'agriculture. En admettant que la même proportion se manifeste chez nous, les travaux de la terre occuperaient 1,500,000 chevaux. Mais, ce ne sont pas là les seuls animaux susceptibles d'opérer des transports; dans la plupart des campagnes, les bœufs offrent encore aux agriculteurs d'immenses ressources, et l'espèce bovine comprend aujourd'hui 9,131,000 sujets; ces chiffres en disent plus que tous les raisonnements.

Les routes ordinaires sont donc indispensables à l'agriculture. Aux époques de chômage qui se reproduisent plusieurs fois dans le courant d'une année, elles permettent au fermier d'utiliser ses bestiaux et ses chevaux de labour, de porter ses produits à la ville, sans qu'il lui en coûte aucun déboursé; enfin, elles peuvent faire valoir des qualités uniques dans leur genre, et qu'aucun autre moyen de communication ne peut leur disputer. Elles sont abordables à tous les instants, pour les hommes, les animaux, les voitures, dans toutes les directions, avec toutes les vitesses, depuis le pas du bœuf le plus lent, jusqu'à la course du cheval le plus rapide; en un mot, elles sont au pays tout entier ce que les rues sont à nos grandes cités, elles sont indispensables.

Retournons un peu le problème, et voyons jusqu'à quel point les routes pourraient remplacer les chemins de fer, au cas où les locomotives parviendraient enfin à exécuter un service régulier sur les chaussées ordinaires.

Remarquons d'abord que les voitures à vapeur ne pourront jamais marcher sur les routes à de grandes vitesses, c'est une condition à laquelle il serait impossible de ne pas les astreindre dans l'intérêt de la sûreté des piétons et des différents véhicules. Ce n'est pas après avoir poussé jusqu'à l'exagération cette sollicitude fort honorable, du reste, en imposant aux compagnies de chemins de fer, la dépense d'une clôture continue au milieu des campagnes les moins fréquentées, que l'on pourrait permettre des vitesses de six lieues à l'heure sur des voies sillonnées d'hommes et d'animaux dans tous les sens.

Mais ce n'est là, en quelque sorte, qu'une observation anticipée, les voitures à vapeur construites jusqu'à ce jour n'ont jamais dépassé la vitesse de 3 lieues et 1/2 à l'heure, et il n'est pas probable qu'elles puissent jamais aller au-delà, si l'on veut transporter un poids utile, un peu considérable.

Une machine de la force de quinze chevaux, construite dans ce système, peut traîner une charge utile d'une tonne et 1/2, soit vingt voyageurs, un

chauffeur et un conducteur, et elle coûte 15,000 francs.

En admettant, ainsi qu'on l'a annoncé, que les seuls frais de halage, pour une course de trente lieues, se réduisent à 106 fr., le transport de vingt voyageurs par chevaux pouvant être opéré pour une somme un peu moindre, il en résulterait que cette méthode nouvelle n'offrirait aucun avantage, soit sous le rapport de la vitesse, soit sous celui de l'économie.

On peut prévoir, dès lors, que, quels que soient les perfectionnements que des constructeurs habiles y introduiront par la suite, les machines à vapeur ne pourront jamais entrer en concurrence avec les chemins de fer.

C'est que ce frottement énorme qui s'opère à la circonférence des roues, et qui est réduit de $\frac{1}{30}$ à $\frac{1}{140}$ du poids total par les voies en fer, s'opposera toujours sur les routes à l'établissement des transports économiques.

On prétend, il est vrai, qu'au moyen de nouveaux systèmes on serait parvenu à obtenir sur les routes les mêmes résultats que sur les chemins de fer. Le public, tant de fois leurré par les magnifiques prospectus des inventeurs, n'accueille tous ces dires qu'avec une extrême réserve, il professe pour les mathématiciens une estime profonde, mais il n'a foi que dans la pratique, et préfère une

simple expérience aux prévisions les plus rigoureuses du calcul infinitésimal.

Nous partageons l'avis du public.

Nous croyons d'ailleurs que toutes les grandes créations ont leur temps de triomphe comme elles ont leur temps d'épreuve; voyez la machine de Watt, comptez les mille et une modifications qu'on lui a fait subir, les moteurs nouveaux par lesquels on voulait la remplacer, et dites ce qui reste de ce déluge d'inventions et de perfectionnements.

En résumé, les machines à vapeur des routes pourront servir de complément aux chemins de fer, elles pourront faire le service des lignes, dont le mouvement commercial ne réclame pas encore l'application de ces voies perfectionnées; mais sur les points très animés, elles ne pourront jamais les remplacer.

Il nous reste maintenant à comparer les chemins de fer avec les canaux; mais, avant d'entrer dans cet examen, commençons par repousser un exemple qui est cité journellement et que nous croyons tout à fait exceptionnel, — le rail-way de Lyon à Saint-Étienne.

On a dit: « Le chemin de fer de Saint-Étienne « est établi dans des conditions si avantageuses, « que sa position est peut-être unique au monde; « ses transports annuels de marchandises sont con« sidérables, il voiture également deux cent mille « voyageurs sur lesquels on ne comptait pas quand

« il fut projeté ; enfin presque tous ses transports
« ont lieu à la descente de Saint-Étienne à Lyon.
« eh bien ! malgré ces avantages multipliés, ce
« chemin de fer, avec son tarif de 9 centimes $\frac{8}{10}$
« par tonneau et par 1000 mètres, ne donne qu'un
« intérêt fort modique.

« C'est donc se poser dans une hypothèse fort
« avantageuse pour les chemins de fer, que d'ad-
« mettre qu'ils peuvent couramment opérer les
« transports de marchandises, moyennant 10 cen-
« times par kilomètre et par tonne. »

Analysons un peu ces priviléges du chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne, et voyons si par hasard ils ne seraient pas plus onéreux que profitables à celui qui les possède.

Nous avons énuméré ci-dessus les obstacles de toute sorte qui avaient été vaincus dans l'établissement de ce rail-way; pour qu'il ne reste aucun doute à cet égard, il suffit de rappeler que le canal de Givors, construit parallèlement et latéralement au chemin de fer, a coûté 1,500,000 fr. par lieue.

Il faut donc admettre que les circonstances ont été bien défavorables, relativement au prix du premier établissement.

Lorsque le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon fut construit, le concours de Liverpool n'avait pas encore eu lieu. Les machines locomotives employées ne pesaient que six tonnes, et

pouvaient traîner dix-neuf wagons chargés, représentant un effort de 340 kilogrammes. La voie fut calculée en conséquence, le poids des rails fixé à 13 kil. par mètre courant et, pour rendre les changements de moteurs aussi rares que possible, tout en se pliant aux sinuosités du terrain, on divisa la ligne en trois parties : la première longue de 19,000 mètres, inclinée de 1/2 millimètre par mètre, et descendante dans la direction de Lyon à Saint-Étienne; la seconde ascendante, longue de 16,000 mètres, et inclinée de 0 mètre 006 millimètres ; la troisième ascendante, longue de 22,000 mètres, et inclinée de 0 mètre 014 millimètres ; longueur totale, 57,000 mètres.

Le frottement qui s'oppose au mouvement des wagons est, d'après M. Wood, de $\frac{1}{240}$ ou 42 dix-millièmes de leur poids total ; d'après cela, sur une inclinaison de 6 millimètres, les wagons descendront seuls par l'effet de la gravité (1), et en prenant le cas le plus favorable, celui où tous les transports auraient lieu en descente, il faudrait encore remonter les wagons vides. Une machine

(1) Sur une pente de 6 millimètres la force qui tend à faire descendre les trains est représentée par le poids des wagons, multiplié par l'action de la pesanteur $P \times 0{,}0060$. La force qui tend à empêcher le mouvement est égale au poids des wagons, multiplié par le coefficient de frottement $P \times 0{,}0042$.

La force qui tend à faire descendre les wagons est donc la plus énergique, et le mouvement a lieu en vertu de la force

$$P\,(0{,}0060 - 0{,}0042) = P \times 0{,}0018.$$

du poids de six tonnes, capable d'opérer le halage de dix wagons chargés sur un plan dont l'inclinaison moyenne ne dépasserait pas 1 millimètre, remorque vingt wagons vides sur une rampe de millimètres.

La dépense de chaque voyage se compose donc des frais de réparation des wagons en descente et en remonte, et de la moitié des frais de halage d'un voyage en remonte, c'est-à-dire qu'elle dépasse un peu la moitié des frais ordinaires de traction sur un chemin de fer horizontal qui sont de 2 centimes $\frac{4}{10}$ par tonne utile, portée à 1 kilomètre, retour à vide compris.

Sur la partie inclinée de 14 millimètres, les wagons descendent encore par l'effet seul de la gravité; mais on est obligé d'en modérer la vitesse à l'aide des freins, ce qui détériore à la fois les roues des wagons et les rails.

A la remonte, les anciennes machines du chemin de fer de Saint-Étienne n'auraient pas une adhérence suffisante pour opérer la remorque des wagons vides d'une manière économique; on a donc été conduit à employer des chevaux pour faire ce travail.

Sur une rampe de 14 millièmes, un cheval exerçant un effort de 60 kilogrammes, et traînant de plus son propre poids, peut monter trois wagons vides à la distance de 15,000 mètres, moyennant une dépense de 5 francs, tous frais compris; c'est

donc 11 centimes qu'il en coûte par tonne portée à 1000 mètres.

La charge utile s'élevant aux 2/3 du poids total de chaque wagon, le transport de deux tonnes et demie à mille mètres revient à 11 centimes, et celui d'une tonne à la même distance revient à 4 centimes 4 dixièmes; c'est juste le double de ce qu'il en coûterait sur une partie sensiblement horizontale.

Ainsi donc, en supposant tous les transports dans le sens de la pente, les frais de traction seraient diminués de moitié sur un tiers de la ligne, et ils seraient doublés sur les deux cinquièmes, c'est-à-dire qu'en moyenne générale ils seraient plus considérables que des mêmes frais sur un chemin à peu près horizontal.

Relativement aux voyageurs pour lesquels plus de la moitié des transports a lieu dans le sens de la remonte, la différence est encore bien plus grande. En effet, à une vitesse de trois lieues et demie à l'heure et sur une rampe de 14 millim., les relais des chevaux doivent être éloignés *au plus* de une lieue un quart; en supposant les retours à charge, mais au pas, chaque cheval pourra faire deux voyages par jour avec retour, et il traînera une tonne et demie, soit une voiture de dix voyageurs; la dépense se compose alors pour un parcours de 20,000 mètres :

| | | |
|---|---|---|
| Quatre relais de cheval à 2 fr. | 8 fr. | » c. |
| Conducteur, | 1 | » |
| Entretien des voitures et graissage, | 1 | 20 |
| | 10 fr. | 20 c. |

Ce qui élèverait à 5 centimes la dépense par voyageur porté à 1 kilomètre; ces frais sur le chemin de fer belge ne sont que le dixième de 5 cent. ou 0 fr. 005.

Ainsi, pour le transport des voyageurs, la position du chemin de fer de Saint-Étienne est très-défavorable; pour celle des marchandises, nous avons vu qu'elle n'était pas avantageuse en supposant les choses au mieux, c'est-à-dire tous les transports en descente.

Mais notre supposition n'est pas exacte, et c'est là que va se manifester toute l'infériorité du chemin de fer de Saint-Étienne. En effet, quarante-huit mille tonnes parcourent la distance de Rive-de-Gier à Saint-Étienne en remonte. D'après ce que nous avons dit, sur une rampe de 14 millimètres, les *frais seuls de traction* d'une tonne coûtent 11 centimes par kilomètre quand ils sont opérés au moyen de chevaux (1).

(1) Il faut bien observer que la dépense de 11 centimes ne comprend pas les frais de traction des wagons.

Le wagon absorbant un tiers du poids total transporté, le halage d'une tonne utile, au moyen de chevaux et sur une rampe de 0 mèt. 014 coûterait réellement 15 centimes par distance de 1,000 mèt.

Nous croyons donc pouvoir conclure que soit pour les frais de premier établissement, soit pour les dépenses courantes, la compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon s'est trouvée, jusqu'à ce jour, dans des conditions très-défavorables : il lui est arrivé ce qui arrive malheureusement presque toujours à ceux qui exécutent une invention nouvelle, il lui a fallu solder des expériences coûteuses.

Heureusement que cet état de choses va cesser. Les perfectionnements introduits récemment dans la construction des locomotives, ont permis d'en élever singulièrement la puissance. Les machines qui font aujourd'hui le service du railway de Liverpool, traînent facilement 192 tonnes sur niveau à la vitesse de 4 lieues à l'heure, et franchissent le Rain-Hill incliné de 11 millimètres avec une charge de 40 à 50 tonneaux.

Enfin les nouvelles machines à 6 roues avec cylindre de 15 pouces, peuvent remorquer en remonte 30 tonnes sur une rampe de 14 millimètres et avec une vitesse de 6 lieues à l'heure, ce qui réduit à 0 fr. 037 les frais de traction sur la partie inclinée de 14 millimètres (1).

Dès lors, on voit que les conditions du problème sont changées, et cette singulière position qui forçait la compagnie de Saint-Étienne à ne pas

(1) Il résulte des comptes publiés par la compagnie de Liverpool que chaque voyage lui coûte moyennement :

utiliser pour son halage des charbons qu'elle aurait à si bon marché, et à voir les frais de halage par chevaux entrer pour les 2/3 dans ses dépenses totales de traction, va enfin avoir un terme; mais, pour obtenir ce résultat, elle est obligée de renouveler tout son matériel, d'employer des machines pesant 12 et 14 tonnes, et par suite, de remplacer tous ses rails de 13 kilog. par d'autres rails d'un poids double.

C'est ce qui explique cette somme énorme de 399,951 fr. 48 cent., qui figure au chapitre de la voie pour achat de matériaux, et qui augmente de 2 centimes par tonne les frais d'entretien.

Ainsi l'on ne peut rien conclure de l'exemple du chemin de fer de Saint-Étienne, si ce n'est qu'un rail-way placé dans les conditions les plus défa-

| | |
|---|---|
| Pour réparation aux machines, | 38 fr. 51 cent. |
| Main-d'œuvre et graissage, | 7 64 |
| Combustible et eau, | 15 21 |
| | 61 fr. 36 cent. |

soit par kilomètre 1 fr. 28 cent.

Mais le coke, qui se paie 75 cent. les 100 kilog. à Saint-Étienne, coûte 23 schl. ½ soit 30 fr. à Liverpool : ce qui réduit la dépense par kilomètre à 1 fr. 07 cent. Mais les machines employées à Liverpool ont des cylindres de 11 à 12 pouces de diamètre. Une machine de 14 pouces consommerait ⅓ en sus de combustible, ce qui élèverait à 1 fr. 10 cent. la dépense par kilomètre, soit, d'après le chargement moyen, 0 fr. 037 par tonne portée à 1,000 mètres.

* Il faut bien observer que sur les chemins de fer qui ne portent que des houilles, le tarif est très-bas et les retours à vide. La seule compensation pour ces entreprises consiste dans le bas prix qu'elles paient le combustible.

Cette compensation disparaît entièrement par l'emploi des chevaux.

vorables de premier établissement et d'exploitation, peut, lorsque la circulation est assez active, opérer les transports des marchandises, moyennant 9 centimes 3/4 par tonne portée à 1 kilomètre.

Quels sont donc les frais d'exploitation d'un chemin de fer exécuté d'après les principes que l'expérience a consacrés.

Pour résoudre cette question, nous allons nous appuyer uniquement sur l'expérience, pensant que c'est à la fois la meilleure de toutes les preuves et celle qui inspire le plus de confiance.

Rappelons seulement que parmi les 5 rail-ways que nous allons comparer,

Deux sont situés en Angleterre, ont un développement de 112 kilomètres, et paient

| | |
|---|---|
| Le fer, | 22 fr. les 100 kilog. |
| La main-d'œuvre, | 3 fr. 50 cent. |
| Le coke à Liverpool, | 30 fr. |
| La houille à Darlington, | 6 fr. 30 cent. |

Deux situés en France forment un développement de 74,500 mètres, et paient

| | | |
|---|---|---|
| Le fer, | | 36 fr. les 100 kilog. |
| La main-d'œuvre. | Saint-Germain, | [illegible] fr. 50 c. |
| | Saint-Étienne, | [illegible] fr. [illegible] c. |
| La houille. | Saint-Germain, | 40 fr. |
| | Saint-Étienne, | 7 fr. 50 c. |

Le dernier est situé en Belgique, il a un développement de 256,000 mètres, et paie

| | | |
|---|---|---|
| Le fer, | 30 fr. les 100 kilog. | |
| La main-d'œuvre, | 2 | |
| La houille, | 22 | |

Sur le chemin de fer de Darlington, les transports se font à la vitesse de 4 lieues à l'heure, et presque toujours à pleine charge. Le service des convois de voyageurs fait seul exception, mais il n'a que peu d'importance.

Le chemin de Manchester opère le transport des hommes à la vitesse de 9 lieues à l'heure, et celui des marchandises à la vitesse de 6 lieues; mais l'intérêt qu'a la compagnie concessionnaire à ne pas accroître ses bénéfices lui fait augmenter volontairement ses dépenses et maintenir son tarif à un taux fort élevé.

Le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, ainsi que nous l'avons vu, est dans des conditions très-défavorables.

Celui de Saint-Germain paie fort cher la proximité de la capitale.

Ceux de Belgique n'ont porté jusqu'ici que des voyageurs, ils ne possèdent pas encore de gares couvertes pour abriter leurs wagons, ce qui en augmente l'entretien; enfin ils n'ont pas un matériel suffisant pour opérer économiquement les transports. Nous devons dire en effet que depuis

quelques années on s'est aperçu qu'il y avait un grand avantage à ne faire parcourir aux locomotives que d'assez courts trajets, et qu'il fallait nécessairement, si l'on ne voulait détruire ces machines en peu de temps, les visiter et les nettoyer toutes les fois qu'elles ont parcouru 70 à 80 lieues.

On comprend très-bien que, dans des courses un peu longues, si, par une cause quelconque, un dérangement s'opère dans la machine au moment du départ, ce qui n'aurait été que peu de chose si la réparation eût été faite sur l'heure, peut devenir une cause de destruction dans le cours d'une marche longue et rapide; mais, pour que la visite des machines présente toutes les garanties désirables, il faut que le refroidissement de la chaudière soit complet, ce qui exige un matériel considérable: c'est ce qui explique pourquoi les ingénieurs anglais et les ingénieurs belges augmentent journellement le matériel des chemins de fer qui leur sont confiés. La compagnie de Liverpool, qui est toujours à la tête des perfectionnements, et qui pourrait suffire aux besoins de son service avec 17 machines, en a en ce moment 54; c'est à peu près trois fois le nombre des locomotives qui lui seraient rigoureusement nécessaires.

# CHAPITRE IX.

## COMPARAISON DES CANAUX AVEC LES CHEMINS DE FER POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Rapports qui existent entre les canaux et les chemins de fer; — lois communes auxquelles ils sont assujétis; — tonnage des principales voies navigables et des chemins de fer les plus remarquables; — détermination du péage pour chacune de ces voies basée sur l'exploitation des canaux du midi, d'Orléans et du Loing, du Centre, du Rhône au Rhin, de Bourgogne, et sur celle des rail-ways de Liverpool, Saint-Germain, Darlington, de Belgique, de Saint-Étienne et de Dublin; — frais d'entretien et d'administration; — frais de halage à différentes vitesses; — récapitulation générale des frais; — transports en complément de charge; — transport des marchandises encombrantes; — de quelques autres services rendus par les canaux et les chemins de fer. — Conclusion.

---

### 1° *Évaluation du péage.*

Les chemins de fer et les canaux diffèrent beaucoup moins dans leur principe et dans leur application qu'on ne le suppose généralement; ils ont un but commun, celui de faciliter les transports en diminuant l'effort de traction; les uns comme les autres sont astreints à ne suivre que des courbes d'un grand rayon, à ne s'élever qu'au

moyen de pentes très-faibles, et qui, dans les cas ordinaires, ne doivent pas excéder 5 millimètres par mètre : ils peuvent, quoique à un degré différent de perfection, opérer les transports des voyageurs et ceux des marchandises, et ils ne font ces derniers avec économie que pour des distances un peu grandes ; enfin, quand on les place dans des conditions semblables, ils sont également aptes à transporter des marchandises lourdes.

Auprès de ces analogies viennent se placer quelques différences bien tranchées, telles que cette vitesse aérienne qui caractérise nettement les transports des chemins de fer. Ajoutons que sur les routes et les chemins de fer la résistance au mouvement reste sensiblement la même, quelle que soit la vitesse, tandis que sur les canaux elle croît comme les quarrés des vitesses, ce qui rend ces dernières voies tout à fait impropres au service des marchandises qui exigent quelque célérité.

Pour apprécier exactement le prix total des transports sur les canaux, il faut avant tout connaître le tonnage de ces voies pour faire porter sur chaque tonne une fraction convenable des dépenses de construction et d'entretien (1).

Les grandes lignes navigables de France, sur lesquelles le mouvement commercial est le plus

(1) Le tonnage exprime ici le nombre de tonnes de 1,000 kilog. portées sur la distance entière.

actif, sont celles de Saint-Quentin, du Languedoc, du Centre, d'Orléans et du Loing.

Les recettes du canal du Midi, pendant ces dernières années, n'ont pas atteint 2 millions, elles ont été de 1,875,800 fr. en 1835, et de 1,678,600 fr. en 1836; nous prendrons cependant pour base du tonnage la moyenne des recettes des vingt-sept dernières années qui s'élève à 1,875,808 fr.; la recette moyenne par tonne étant de 15 fr. 75 cent. pour la distance entière, ce sont 105,000 tonnes qui ont parcouru toute la longueur du canal.

Avant l'ouverture du canal de Bourgogne, le canal du Centre rapportait annuellement 480,000 f.; la recette moyenne était de 17 cent. 1/2 par tonne et par lieue, ce qui portait à 91,500 tonnes le tonnage total; mais, depuis cette époque, les recettes de ce canal ont beaucoup diminué, et aujourd'hui son mouvement annuel n'est plus que de 72,000 tonnes.

Sur le canal de Saint-Quentin, les recettes annuelles sont évaluées à près d'un million, ce qui équivaut à une circulation de 390,000 tonnes.

Les recettes du canal du Rhône au Rhin se sont élevées, en 1837, à 715,329 fr. qui correspondent à un mouvement de 50,000 tonnes.

Le canal de Bourgogne rapportait, en 1837, 547,617 fr. qui, pour une recette moyenne de 11 fr. par tonne, indiquent un mouvement de 59,000 tonnes.

Enfin le tonnage des canaux d'Orléans, du Loing et de Briare, s'élève à 95,000 tonnes.

Les enquêtes du parlement anglais ont établi qu'avant la construction des chemins de fer il circulait chaque année 125,000 tonnes sur le canal de Londres à Birmingham, et 360,000 tonnes sur l'ensemble des deux lignes navigables qui joignent Manchester à Liverpool.

On peut donc dire qu'en France, à une ou deux exceptions près, le mouvement annuel des canaux de premier ordre n'atteint pas 100,000 tonnes, il n'est ordinairement que de 60 à 80 mille.

En Angleterre, où l'activité commerciale est très-grande, le tonnage des canaux les mieux situés ne dépasse pas 180,000 tonnes.

Le mouvement annuel des chemins de fer est compris dans le tableau suivant.

| | Tonnes de marchandises sur la ligne entière. | Voyageurs sur la ligne entière. |
|---|---|---|
| De Lyon à Saint-Étienne, | 350,000 | 185,000 |
| De Paris à Saint-Germain, | » | 1,200,000 |
| De Greenwich à Londres, | » | 1,500,000 |
| De Darlington à Stockton, | 340,000 | 120,000 |
| De Liverpool à Manchester, | | |
| En 1834, | 214,000 | 415,000 |
| 1838, | 300,000 | 500,000 |
| De Bruxelles à Anvers, | » | 1,106,000 |
| Moyenne des chemins de fer belges, | » | 330,000 |

On ne saurait donc contester que les chemins de fer multiplient beaucoup plus la circulation des hommes et des choses, que ne le font les ca-

naux, et c'est là une cause qui permet de consacrer des sommes plus fortes à leur construction; ils ont en outre l'avantage de rapporter des revenus immédiats aussitôt qu'ils sont établis sur une longueur de quelques lieues. Un canal, au contraire, ne devient productif qu'après l'achèvement du bief de partage, c'est-à-dire quand la ligne entière est ouverte. Aussi, tandis que le chiffre que nous avons donné pour les chemins de fer belges renferme les intérêts du capital consacré à leur construction pendant la durée des travaux, intérêts qui ne s'élèvent qu'au seizième de la dépense totale, la moyenne de 500,000 fr. par lieue, trouvée pour les canaux, ne s'applique qu'aux dépenses réellement effectuées; il faut donc ajouter l'intérêt des capitaux pendant la construction, qui est de 170,000 fr. (1) pour chaque lieue ou un quart du capital.

Le prix moyen des canaux établis en vertu des lois de 1821 et de 1822, s'élèvera donc à 670,000 f. après leur entier achèvement.

C'est 33,500 fr. d'intérêt annuel qu'il faut demander à chaque lieue.

Cette somme, appliquée à un tonnage moyen de 100,000 tonnes, représente 33 cent. 1/2 par tonne et par lieue pour le seul péage.

Le canal de Saint-Quentin, qui jouit d'une ac-

(1) Voyez l'ouvrage de M. Pillet-Will.

tivité tout exceptionnelle depuis que ses écluses ont été rendues étanches, a coûté 22 millions (1), soit par lieue, 1,600,000 fr., ce qui, d'après son tonnage, correspond à 20 cent. 1/2 par tonne et par lieue; mais les canaux du Centre, du Rhône au Rhin, de Bourgogne, etc., devraient faire peser 50 à 55 centimes sur chaque tonne, s'il était admis en principe qu'ils doivent rendre 5 pour cent du capital engagé dans leur construction.

C'est donc nous placer dans une hypothèse favorable aux canaux, que de supposer qu'ils peuvent satisfaire à cette dernière condition avec un péage de *trente centimes* par tonne et par lieue.

Pour les chemins de fer, l'appréciation du péage semble plus difficile, parce que, auprès des transports de marchandises, viennent se placer des transports considérables de voyageurs. Dans les dernières concessions accordées en France, le péage établi sur chaque tonne de marchandise est double de celui qui porte sur chaque voyageur. Nous observerons toutefois que cette division est vicieuse, on peut voir en effet que sur le rail-way de Liverpool, la recette brute, dépenses courantes défalquées, est de 25 centimes par voyageur, et de

(1) Dépenses de construction jusqu'à l'année 1827, 18,000,000
Dépenses imposées au concessionnaire par la loi du 20 mai 1827. 4,000,000
22,000,000

24 cent. par tonne de marchandises. Il semble donc que sur les grandes lignes il faudrait faire supporter une portion du péage à peu près égale aux voyageurs et aux marchandises.

D'après cette base, le péage serait de :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 0 fr. | 260 | sur le chemin | de Greenwich. |
| 0 | 177 | id. | de Liverpool. |
| 0 | 130 | id. | de Darlington. |
| 0 | 094 | id. | de Saint-Étienne. |
| 0 | 081 | id. | de Saint-Germain. |
| 0 | 064 | id. | belge. |

D'après la moyenne du prix de construction fixée à 740,000 fr., l'intérêt annuel à demander à nos chemins de fer s'élèverait à 37,000 fr. (1); les évaluations les plus modérées portant à 350,000 voyageurs ou tonnes de marchandise le mouvement de nos lignes de premier ordre, ce serait moins de 10 centimes 1/2 par lieue qui devraient porter sur chaque objet transporté.

## 2° *Frais d'entretien et d'administration.*

Les dépenses courantes qu'entraîne l'exploitation des canaux sont de deux espèces : les frais d'entretien et les frais d'administration ; les pre-

(1) On ne manquera sans doute pas d'observer qu'il résulte des chapitres précédents qu'une lieue de chemin de fer ne coûterait moyennement que 70,000 fr. plus cher qu'une lieue de canal.

C'est là un fait qui n'a rien d'étonnant ; aux États-Unis, la dépense moyenne d'une lieue de canal est de 348,500 fr., et celle d'une lieue de chemin de fer de 253,000 fr.

miers s'élèvent moyennement à 1 fr. 35 cent. par mètre, les seconds sont moins élevés et ne dépassent pas 75 cent. à 1 fr.

Ces deux dépenses sont par lieue

| | |
|---|---|
| de 5,080 fr. | sur le canal du Rhône au Rhin. |
| 7,000 | sur le canal du Centre depuis 1835. |
| 7,236 | sur le canal de Bourgogne. |
| 7,833 | sur le Canal du centre avant 1835. |
| 8,780 | sur les canaux d'Orléans et du Loing. |
| 9,866 | sur le canal du Midi. |

Il faut remarquer que l'entretien n'est si peu élevé sur le canal du Rhône au Rhin, qu'en raison du peu de temps qui s'est écoulé depuis son achèvement et du peu d'activité de son mouvement commercial. Les dépenses courantes croissent en effet dans le même sens que les recettes.

En calculant la dépense par tonne et par lieue, on obtient

| | |
|---|---|
| 12 cent. 2/10 | sur le canal de Bourgogne. |
| 10 8/10 | sur le canal du Rhône au Rhin. |
| 9 7/10 | sur le canal du Centre depuis 1835. |
| 9 1/4 | sur les canaux d'Orléans et de Loing. |
| 8 1/2 | sur le canal du Centre avant 1835. |
| 8 1/4 | sur le canal du Midi. |

Le tonnage du canal du midi étant celui qui se rapproche le plus du tonnage moyen (112,000 t.) que nous avons adopté, et cette entreprise étant d'ailleurs parfaitement administrée, nous adopterons le chiffre 0 fr. 083.

Les frais d'entretien et d'administration sur les chemins de fer sont par tonne et par lieue :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Liverpool. | Administration, | 0 fr. 042 | 0 fr. 112. |
| | Entretien. | 0 070 | |
| Saint-Étienne. | Administration, | 0 fr. 0316 | 0 fr. 0666. |
| | Entretien (1), | 0 0350 | |

Pour un mouvement de 350,000 tonnes ou voyageurs, la dépense d'entretien ne dépassera pas 14,000 fr. par lieue quand les tassements seront achevés; c'est 4 cent. par tonne.

Les frais d'administration peuvent être pris sur le chemin de fer de Saint-Étienne qui est très-bien administré.

Ces deux dépenses réunies s'élèvent donc à 0 fr. 0716.

Pour les voyageurs, on a [redacted] par lieue:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Liverpool. | Administration, | 0 fr. 0260 | 0 fr. 0784. |
| | Entretien, | 0524 | |
| Saint-Germain. | Administration, | 0 fr. 0304 | 0 fr. 0536. |
| | Entretien, | 0232 | |
| Belgique. | Administration, | 0 fr. 0152 | 0 fr. 0357. |
| | Entretien, | 0205 | |

Les frais d'administration du chemin de fer de Saint-Germain sont exagérés, tant à cause du peu d'étendue de la ligne que par la proximité de

(1) Nous avons défalqué la somme consacrée au renouvellement des rails, portée dans les comptes sous le titre *Achat de matériaux*.

Paris. Ceux des chemins de fer de Belgique, au contraire, sont peu élevés, parce que c'est le gouvernement qui les administre.

Nous prendrons une moyenne entre ces deux nombres, et nous fixerons à 0 fr. 045 les frais d'entretien et d'administration réunis.

3° *Frais de traction.*

Les frais de traction sur les canaux varient un peu aux différentes époques de l'année. A la vitesse ordinaire de 3,600 mètres, ils sont de 7 cent. quand les demandes de transport sont peu considérables; ils s'élèvent au contraire à 9 centimes aux époques d'activité commerciale; en temps ordinaire, ils sont de 8 centimes par tonne portée à 1 lieue.

Dans ces conditions, l'effet utile d'un cheval est de 500 tonnes portées à 1 lieue.

Pour des bateaux accélérés, semblables à ceux qui desservent le canal du Languedoc et sur lesquels 60 tonnes de marchandises sont traînées à raison de 6 kilomètres par heure, par les relais de deux chevaux qui font par jour 9 lieues, les frais de halage s'élèvent à 18 centimes par lieue.

A cette vitesse, l'effet utile du cheval n'est plus que de 30 tonnes portées à 6 lieues, ou 270 kilog. portés à 1 lieue.

Enfin, sur les barques de poste, de ce même canal qui contiennent 180 personnes avec leur bagage, et qui sont traînées à raison de 3 lieues à

l'heure avec des relais de 4 chevaux, dont la course journalière est de 5 lieues, l'effet utile d'un cheval n'est plus que de 4 tonnes 1/2 portées à 5 lieues, ou 22 tonnes portées à 1 lieue.

La dépense de halage s'élève alors à 0 fr. 16 cent. par voyageur, bagage compris, soit 1 fr. 60 cent. par tonne de marchandise.

Sur le chemin de fer de Darlington, le halage sur la partie desservie par locomotives, qui contient des pentes variées, coûte 1 centime 83 par tonne utile portée à 1,000 mètres, avec retour à vide, intérêt des machines compris.

La vitesse est de 4 lieues à l'heure.

Avec retour à charge, la dépense serait diminuée du quart et réduite à 1 cent. 4/10.

Sur le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon et à la même vitesse, la dépense par tonne et par kilomètre s'élevait à 2 centimes 2/10 sur la partie de rail-way desservie par les anciennes machines locomotives. Quand le renouvellement des rails aura permis l'emploi de nouvelles machines, ces frais seront réduits d'un demi-centime.

Sur le chemin de fer de Saint-Étienne à Roanne, le halage dans la plaine du Forez a lieu par machines locomotives, et il coûte 1 cent. 1/2 par tonne et par kilomètre. La vitesse est encore de 3 à 4 lieues.

Enfin, sur le rail-way de Liverpool à Manchester, le transport des marchandises se fait avec une

vitesse de 6 lieues à l'heure et il coûte 3 cent. 1/2.

Pour mettre le rail-way de Darlington dans les mêmes conditions que ceux du centre de la France, il faut tenir compte de la différence du prix de la houille ; à Darlington elle se paie 6 fr. 30 cent.; nous admettrons qu'à Orléans, et malgré l'achèvement du canal latéral, elle coûte 30 fr. la tonne.

La dépense de houille par kilomètre parcouru à charge, avec retour à vide, est à Darlington de 10 kilogrammes ; avec ce poids de combustible qui coûte 0 fr. 007, on porte 63 tonnes utiles de marchandises, ce qui fait ressortir la dépense par tonne à 0 fr. 0012.

La houille étant supposée cinq fois plus chère, la dépense chez nous serait de 0 fr. 006.

A cette somme il faut ajouter l'entretien et la réparation des wagons, qui s'élève par tonne et par kilomètre à 0 fr. 006.

D'après cela, le halage, à la vitesse de 4 lieues à l'heure coûterait

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| avec retour à vide | 0 fr. | 030 c. | par tonne portée à 1,000 mètres. |
| avec retour à charge | 0 | 023 | id. |

Et à la vitesse de 6 lieues à l'heure il coûterait 0 f. 035. Pour être certains de ne pas rester au-dessous de la vérité, nous adopterons les chiffres suivants :

Vitesse de 4 lieues ; halage par tonne portée à 4,000 mètres.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Avec retour à vide, | 0 | fr. 13 | cent. |
| Avec retour à charge, | 0 | 10 | |
| Vitesse de six lieues à l'heure, | 0 | 14 | |

Pour des vitesses plus grandes, celles de 9 lieues, avec lesquelles on voiture les voyageurs, la dépense de la traction est

| | | | |
|---|---|---|---|
| A Liverpool, par personne, | 0 fr. | 1000 | par lieue. |
| A Dublin, | 0 | 1072 | id. |
| A Saint-Germain, | 0 | 0744 | id. |
| En Belgique, | 0 | 0516 | id. |

Adoptons le prix du rail-way de Saint-Germain qui cependant est un peu élevé par suite de la proximité de Paris et de l'éloignement des bassins houillers, ce sera par voyageur porté à une *lieue* 0 fr. 0744, ou par tonne, 0 fr. 70 cent.

Lorsque le terrain présente de grandes différences de niveau à racheter, l'emploi des plans inclinés sur les chemins de fer peut devenir indispensable, et les frais de halage subissent par suite une légère augmentation. Mais, en pareil cas, un canal contient un nombre d'écluses presque indéfini. Le halage ne peut plus être fait qu'avec des hommes et coûte 14 centimes par lieue au lieu de 8 centimes. Nous laisserons donc de côté ces circonstances particulières qui n'introduiraient aucun changement dans la comparaison qui nous occupe.

Récapitulant ce qui précède pour composer les frais totaux de transport, nous aurons :

Sur les canaux,

| A la vitesse de 3,600 mètres. | | A la vitesse de 6,000 mètres. |
|---|---|---|
| Entretien et administration, | o fr. 0830 | o fr. 0830 |
| Halage, | o 0800 | o 1800 |
| Intérêt et amortissement, | o 3000 | o 3000 |
| Total. | o fr. 4630 | o fr. 5630 |

Sur les chemins de fer,

| A la vitesse de 16,000 mètres. | | A la vitesse de 24,000 mètres. |
|---|---|---|
| Entretien et administration, | o fr. 0716 | o fr. 0716 |
| Halage, | o 1000 | o 1400 |
| Intérêt et amortissement, | o 1058 | o 1058 |
| Total. | o fr. 2774 | o fr. 3174 |
| Si les retours avaient lieu à vide, la dépense totale serait | o fr. 3074 | o fr. 3474 |

Ce serait donc au pis aller 31 et 35 centimes qu'il faudrait rapprocher de 46 et 56 centimes; ce qui, outre la vitesse, donnerait au chemin de fer un avantage de 15 et 19 centimes.

Veut-on faire la part des canaux plus belle; porter leur tonnage moyen à 150,000 tonnes, ce qui est déjà très-rare, ce qui deviendrait tout à fait exceptionnel si les canaux étaient construits par des compagnies obligées de retirer l'intérêt des capitaux engagés dans l'entreprise; le péage sur chaque tonne serait réduit à 22 centimes, et les

chemins de fer auraient encore un avantage de 7 et 11 centimes.

Enfin, si l'on prenait pour base de la traction le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, c'est-à-dire un rail-way construit dans les conditions les plus défavorables et sur lequel l'emploi des chevaux est indispensable, la dépense de halage serait portée à 13 centimes 6/10 et les frais totaux de transport deviendraient, à la vitesse de 16,000 mèt. à l'heure, 0 fr. 3434, ce qui laisse encore aux chemins de fer un avantage de quatre centimes sur les canaux les mieux situés.

Ainsi donc, en plaçant les canaux dans les conditions les plus favorables, conditions telles, que nous élevons leur tonnage moyen au double de ce qu'il est sur la majeure partie de nos lignes navigables artificielles, en réduisant à 350,000 objets, tonnes de marchandise, animaux, voyageurs, le mouvement annuel des grandes lignes de chemin de fer, l'infériorité des canaux est encore de 4 centimes par lieue sur le prix et de 12,400 mèt. par heure sur la vitesse.

Cette infériorité devient bien plus évidente, quand on tient compte des transports en complément de charge sur les chemins de fer.

Il résulte en effet de ce que nous avons dit, que les convois de voyageurs, organisés pour 4 et 600 voyageurs, ne marchent presque jamais à charge complète.

La moyenne du nombre des voyageurs par convoi est de :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 134 | personnes sur les chemins | de | fer belges. | |
| 112 | id. | le chemin | de | Paris à Saint-Germain. |
| 111 | id. | id. | de | Londres à Bristol. |
| 75 | id. | id. | de | Liverpool à Manchester. |
| 72 | id. | id. | de | Manchester à Bolton. |
| 57 | id. | id. | de | Leeds à Selby. |
| 39 | id. | id. | de | Dublin à Kingstown. |

Sur le chemin de fer belge on aurait donc pu transporter pendant l'année 1838 trente tonnes à une lieue sans augmenter le nombre des convois.

Aucune voie de communication ne se prête d'ailleurs aussi bien que les chemins de fer aux augmentations de charge. Dans l'intervalle de temps qui s'écoule entre deux voyages, on prépare des wagons couverts de marchandises lourdes et pour le transport desquelles un délai de plusieurs jours a été consenti. Il suffit alors pour compléter le convoi d'accrocher à sa suite un nombre convenable de ces wagons.

Qu'est-ce qu'il en coûte pour opérer ces transports?

De Bruxelles à Malines, à la vitesse de 9 lieues à l'heure, 14 tonnes portées en complément de charge, coûtent 1 fr. 60 cent., soit 2 cent $\frac{4}{10}$ par tonne et par lieue.

A Liverpool, la machine *l'Atlas* a brûlé 327 kil. de coke pour un voyage fait sous une charge

de 25 tonnes, et 724 kil. de coke pour un autre voyage effectué sous une charge de 192 tonnes.

C'est 2 kilog. qui ont été brûlés par chaque tonne complémentaire portée sur toute la distance, ce qui correspond à une dépense de 6 millimes par tonne et par lieue.

On voit de suite que, tous frais compris, une société pourra faire des transports en complément de charge, moyennant 6 à 8 cent. par tonne et par lieue.

Il ne faut donc pas dire que les chemins de fer ne peuvent lutter avec les canaux pour le transport des marchandises lourdes; sous quelque face que l'on envisage la question, leur supériorité est incontestable.

Dans le seul cas où l'on supposerait les péages réduits à la limite des frais d'entretien et d'administration, les canaux semblent reprendre un certain avantage, le prix des transports devient en effet,

Sur les canaux, 0 f. 1630.

Sur les chemins de fer, 0 f. 1716, ou 0 fr. 2016.

Mais alors ceux qui gagnent 1 à 4 centimes par lieue sur les frais de halage ne paient-ils pas 12 et 15 centimes de plus d'intérêt sous forme de contribution; et, ce qui est pis encore, ceux qui paient l'intérêt sont-ils toujours ceux qui profitent de l'économie?

Il ne faut d'ailleurs pas tant se préoccuper des

transports de marchandises lourdes qu'effectuent les canaux ; sauf le cas assez rare où ils servent à l'irrigation, les services rendus à l'agriculture par ces voies n'existent guère que dans l'imagination des théoriciens.

La meilleure preuve que nous puissions en donner, c'est que sur 60 millions de tonnes d'engrais qui sont annuellement employés en France, les canaux et les rivières réunis n'en transportent que la centième partie ou 600,000 tonnes C'est d'ailleurs une chose que le simple bon sens et la moindre connaissance des travaux intérieurs d'une ferme doit faire pressentir.

Sur 27,390,000 tonnes qui représentent la production de la France en moellons, pierre de taille, ardoises, tuiles, sable, plâtre, chaux, 1,369,500 tonnes sont transportées sur les voies navigables, c'est $\frac{1}{20}$ environ de la production totale.

Sur 2,280 bateaux qui traversent annuellement le canal du Centre, 480 seulement sont chargés de plâtre, pierres, et ils ne parcourent que les deux septièmes de la longueur totale ; quant aux engrais, ils ne figurent dans les revenus que pour mémoire, et cependant le péage du canal du Centre est tellement réduit qu'il ne produit pas 1 p. o/o du capital engagé dans cette entreprise.

Le canal de Bourgogne est dans le même cas. En effet, sur 59,000 tonnes qui parcourent la distance entière,

| | | |
|---|---|---|
| 331 tonnes | sont composées | de pierres de taille. |
| 860 t. | id. | de moellons et pierres à plâtre. |
| 528 t. | id. | de bois à brûler, engrais, argiles. |

Ainsi, 9,240 tonnes sur le canal du Centre, 1,719 tonnes sur le canal de Bourgogne, voilà les chiffres qui représentent les intérêts de l'agriculture dans la question de la prédominance des canaux. Un si faible mouvement s'explique d'ailleurs très-bien par les dépenses auxquelles entraîne l'arrivage au canal, le chargement, le déchargement et la conduite à destination qui, dans la plupart des cas, élèvent outre mesure les frais de navigation.

Le transport des marchandises encombrantes n'a donc qu'une importance bien secondaire, et les matières qui composent presque tout le revenu des canaux sont les blés, les vins et les houilles, toutes choses qui se prêtent fort bien à la locomotion.

Il n'y a d'exception à faire que pour les bois, qui choisiront toujours de préférence les voies d'eau où ils arrivent presque sans frais par les rigoles, et sur lesquels ils naviguent sans poids inutile; mais en regard des bois, on peut mettre le coak qui se détériore sur les canaux et qui se voiture parfaitement sur les chemins de fer.

Il n'est donc aucun service rendu par les canaux qui ne trouve son équivalent sur les chemins de fer. Si dans les contrées méridionales les lignes

navigables peuvent être utiles à l'irrigation, elles enlèvent à l'industrie des cours d'eau qui lui sont nécessaires; si dans d'autres pays les canaux s'appliquent avantageusement au dessèchement des marais, ils causent souvent des dommages notables aux terres qui les avoisinent par leurs filtrations. Enfin les canaux ont encore le défaut d'occuper plus de surface de terrains, 6 à 8 mètres au moins sur la largeur, que les chemins de fer; ils sont toujours plus longs, ils sont astreints à des chômages périodiques, aux époques de curements; ils sont exposés à des chômages éventuels aux temps de sécheresse et de gelée. Le service des chemins de fer, au contraire, n'est soumis à aucune interruption; il se fait à toutes les époques de l'année et par tous les temps, et depuis que le railway belge est en exploitation, il n'a éprouvé qu'une seule interruption de service, causée par une violente tempête; enfin les chemins de fer ont un immense avantage, celui de rapprocher les distances et d'être ainsi un puissant moyen de civilisation.

La conclusion qu'il faut tirer de ces divers rapprochements, c'est qu'en principe les chemins de fer ne sont inférieurs aux canaux sur aucun point, et qu'ils possèdent en outre des qualités uniques; ce n'est donc que l'examen attentif de chaque cas particulier qui pourra faire choisir l'une ou l'autre de ces voies de communication.

Pour les grandes lignes destinées à relier deux villes importantes et éloignées, le choix ne peut être douteux, le chemin de fer doit être préféré. S'agit-il, au contraire, de compléter un ensemble de communication par eau, de lier, par exemple, le système de navigation du nord au système de navigation du sud-est de la France, par un bras de quelques lieues comme la ligne qui doit unir Gray à Saint-Dizier; le canal qui évitera les transbordements sera toujours la voie la plus économique. C'est la comparaison du prix des transbordements avec l'économie obtenue par les voies en fer qui devra décider le choix des ingénieurs; sous ce point de vue, nous croyons que le canal de la Marne au Rhin aurait été fort avantageusement remplacé par le rail-way de Paris à Strasbourg.

Strasbourg, par sa position géographique, est appelé à devenir, dans un temps peu éloigné, le centre d'un grand nombre de chemins de fer: ceux de Bâle, de Than, de Lauterbourg à Spire et à Sarrebourg, de Kell à Manheim, Mayence et Francfort, qui sont tous concédés ou en voie d'exécution. Le rail-way de Paris à Strasbourg aurait donc relié le Havre avec Strasbourg, l'Atlantique avec l'Allemagne et la Suisse; il aurait permis à la France d'attirer à elle une portion des transports qui s'effectuent par le Rhin, et qui vont sans aucun doute prendre les nouvelles voies d'Amsterdam à Arnheim, et d'Anvers à Cologne.

Les marchandises parties du Havre pour Strasbourg, devront suivre le chemin de fer et se soumettre à deux transbordements successifs, ou bien remonter le cours sinueux et malaisé de la Seine, et parcourir deux cent vingt-deux lieues sur lesquelles on paierait pour les seuls frais de halage 25 francs 24 cent. par tonne, c'est-à-dire 8 fr. de plus que par le rail-way (1). Le chemin de fer de Paris à Strasbourg aurait établi un lien nouveau entre la France et la Suisse, il aurait relevé l'influence française dans les provinces rhénanes. Le canal de Paris à Strasbourg n'aura aucune portée politique, et l'on devra se tenir pour bien heureux s'il lui arrive de rendre au commerce une partie des avantages que l'on s'en est promis, à l'État, 2 à 3 pour cent du capital qui y sera consacré.

(1) Le voyage du Havre à Strasbourg se diviserait ainsi :

| | | | |
|---|---|---|---|
| De Rouen au Havre | distance | 35 | lieues. |
| De Rouen à Paris | » | 59 | » |
| De Vitry à Paris | » | 53 | » |
| De Vitry à Strasbourg | » | 75 | » |
| | | 222 | |

Le chemin de fer n'aurait que 54 lieues de Paris au Havre et 132 lieues de Paris à Strasbourg, ensemble 170 lieues qui, à 10 centimes par lieue, occasionent une dépense de 17 fr.

## CHAPITRE X.

### DES INTÉRÊTS LÉSÉS OU MIS EN ÉMOI PAR L'ÉTABLISSEMENT DES CHEMINS DE FER.

Les chemins de fer ruineront-ils les diligences? — Les lignes navigables souffriront-elles de la concurrence des chemins de fer? — Quelle sera l'influence des chemins de fer sur les transports des rivières et des fleuves? — L'établissement des chemins de fer est-il compatible avec l'institution des postes? Origine de cette institution, règles auxquelles elle est soumise; revenus qu'elle produit; appréciation de l'influence des chemins de fer sur ces revenus. — Divers moyens proposés en France et en Belgique pour secourir les maîtres de postes.

---

Si l'établissement des chemins de fer promet à l'industrie prise collectivement des avantages immenses, incalculables, il semble devoir frapper un coup funeste à quelques spéculations particulières, malheureuses victimes étouffées dans le tourbillon du progrès.

Ces frayeurs ne sont-elles pas un peu exagérées et le mal est-il sans remède?

Nous avons dit, en parlant de la Belgique, que les entreprises de voitures, loin d'être ruinées, pourraient accroître leurs bénéfices par un déplacement opéré avec intelligence; cette augmen-

tation sera plus forte que ne l'indique l'accroissement progressif des recettes de la taxe des barrières, parce que, les voyageurs arrivant par masse et à des heures déterminées, les voitures publiques partent presque toujours à charge complète; ajoutons que la taxe des barrières ne s'applique pas aux omnibus qui ont été établis en correspondance des convois, et qui occupent aussi un grand nombre de voitures et de chevaux. La même chose est arrivée, quoique sur une moindre échelle, de Paris à Saint-Germain. Si les diligences qui faisaient le trajet entre ces deux villes ont été presque toutes évincées, une foule de voitures partant des points d'arrivée et des stations intermédiaires, se sont établies et roulent toujours pleines. Ces exemples suffisent pour repousser une opinion qui avait été mise en avant, et sur laquelle se sont rencontrés les adversaires et les enthousiastes des chemins de fer; les uns prétendant que les chemins de fer rendront inutiles un grand nombre de chevaux, ce qui permettra de consacrer une plus forte partie des terres à la culture du blé et des substances alimentaires de l'homme; les autres redoutant l'établissement de ces voies dans l'intérêt des voitures publiques.

Ce n'est pas d'ailleurs la première fois que ces sortes de prédictions sont démenties par l'expérience. Quand la navigation par bateaux à vapeur fut introduite sur le Rhin, les entrepreneurs de

voitures et de transports, appuyés par les autorités provinciales, adressèrent au gouvernement les plus vives réclamations contre une concurrence qui devait, disaient-ils, causer leur ruine.

Les bateaux à vapeur ont pourtant commencé leurs voyages, ils ont transporté 90,000 voyageurs pendant l'année 1834, et la fréquentation des routes est restée aussi active qu'elle l'avait jamais été.

L'établissement de la navigation à la vapeur, entre Anvers et Rotterdam, Londres et Margate, qui avait soulevé les mêmes réclamations, fut suivie des mêmes effets.

Ce ne pourrait donc être qu'à la longue, et lorsque la France sera sillonnée de chemins de fer, non seulement sur les lignes de premier ordre, mais encore sur celles de seconde et de troisième classe, que le nombre des voitures publiques pourrait subir une notable diminution; or ce temps est assez éloigné et les conditions de transport assez variables pour qu'on nous permette de laisser la solution de ce problème aux générations futures.

*Deuxième question*. Les lignes navigables artificielles souffriront-elles de la concurrence des chemins de fer?

L'immense avenir que nous entrevoyons aux rail-routes nous donne à penser que plus tard elles finiront par enlever aux canaux une assez grande partie des transports que ces derniers effectuent

aujourd'hui. Cependant, si l'on en juge par ce qui s'est passé jusqu'à ce jour sur les voies navigables de Givors et de Liverpool, il semblerait que l'activité des transports augmentera dans une proportion assez rapide pour alimenter en même temps les deux lignes rivales. L'action la plus immédiate, exercée sur les canaux par les chemins de fer parallèles, sera de ramener à une juste mesure les péages dont ils sont grevés. Sur le canal de Bridgewater, le transport coûtait 15 schelings (18 francs 90 cent.); la concurrence du chemin de fer fit réduire ce prix de 30 pour cent. L'établissement du rail-way de Saint-Étienne a produit le même effet sur le canal de Givors.

*Troisième question*. Quelle sera l'influence du chemin de fer sur les cours d'eau naturels?

Si les rivières de France avaient subi quelques améliorations réclamées depuis longtemps par le commerce, il est certain que la navigation des bateaux à vapeur combattrait avec un grand avantage d'économie, à la descente surtout, une ligne de fer parallèle. Cependant il paraît que, dans ce cas encore, le nombre des voyageurs devient assez grand pour suffire aux entreprises rivales.

Ainsi il résulte d'une enquête faite en 1836 par la chambre des communes d'Angleterre, que le nombre des passagers qui passent annuellement devant Blackwall dans les steamers n'a pas diminué, bien que des chemins de fer aient été établis

dans la même direction aux points de départ et aux points d'arrivée des bateaux à vapeur. Pendant les douze mois qui avaient précédé l'ouverture des chemins de fer, les deux steamers *Hull* et *Selby* avaient porté 38,882 voyageurs; dans les douze mois qui ont suivi cette ouverture, ce nombre s'est élevé à 62,105. Ainsi, tandis que le rail-way semblait attirer à lui toute la population mouvante, le steamer voyait s'accroître le nombre de ses passagers.

*Quatrième et dernière question.* L'établissement des chemins de fer est-il compatible avec l'institution des postes.

La rapidité de la locomotion augmentera le produit de la poste aux lettres, ainsi que nous l'avons dit en parlant de la Belgique, mais elle frappera directement les maîtres de relais établis sur des lignes parallèles au rail-way:

1° Par la diminution du nombre des voyageurs en poste;

2° Par la suppression des messageries desservant cette ligne;

3° Par la suppression des malles qui font le service de la poste aux lettres;

4° Par la diminution du nombre des courriers et des estafettes.

Pour apprécier exactement l'influence de ces causes, il faut jeter un coup d'œil sur l'institution des maîtres de poste.

Fondée par Louis XI, elle avait été conservée comme privilége exclusif de l'État, conjointement avec l'administration des messageries.

La révolution de 89, malgré son horreur pour les monopoles, n'osa la détruire; mais elle rendit à l'industrie privée le transport des hommes et des marchandises: seulement et afin de conserver les relais qui perdaient ainsi leur revenu le plus productif, on décréta le 15 ventôse an XIII que tout entrepreneur de voitures publiques paierait par poste et par cheval 0 fr. 25 cent. au maître de poste, dont il n'emploierait pas les chevaux.

En compensation de ce monopole exclusif et de cette indemnité, les maîtres de poste étaient tenus de résider dans un lieu fixe et déterminé, d'avoir toujours dans leurs écuries un nombre de chevaux et de postillons suffisant pour faire le service de la route, de se conformer au tarif fixé par l'administration, et d'opérer la conduite de la malle-poste, moyennant une faible rétribution et avec une grande vitesse (un peu plus de trois lieues à l'heure, temps des relais non compris).

Voici, en outre, quelques détails sur le revenu annuel des relais, publiée en 1831 par le directeur de l'administration des postes.

Le nombre des relais en France est de 1,400 qui contiennent 20,000 chevaux, occupent 5,000 postillons et donnent un produit brut de 16,000,000 fr.

Ce revenu est puisé à deux sources principales,

1° Le produit de la location des chevaux, savoir:

| | | |
|---|---|---|
| Conduite des voyageurs en poste | 7,000,000 fr. | 10,370,000 fr. |
| id. des malles-postes | 3,200,000 | |
| id. des courriers et estafettes | 170,000 | |

2° Le produit des indemnités accordées aux maîtres de poste, savoir :

| | | |
|---|---|---|
| L'indemnité de 25 c. votée par la loi du 15 ventôse an XIII | 5,000,000 fr. | 5,630,000 |
| Les gages et indemnités attribués aux maîtres de poste par la loi du 19 frimaire an VII | 630,000 | |
| | Total | 16,000,000 |

Il faut bien observer que l'institution des postes forme un tout indissoluble, une sorte de chaîne qui serait rompue, si un seul anneau venait à manquer ; on ne peut donc supprimer aucune ligne de relais sur les routes de première et de seconde classe.

Or, comme les chemins de fer opèrent gratuitement les transports de la poste aux lettres, comme d'autre part il doivent déplacer les voitures publiques des routes de première classe pour les porter sur des chemins qui la plupart du temps n'auront pas de relais, comme enfin ils rendent les estafettes à peu près inutiles, on peut prévoir que le chiffre des recettes des maîtres de poste se trouvera réduit de plusieurs millions et que la perte portera principalement sur les relais qui ont

le plus de valeur et qui deviendront une cause de ruine pour leurs propriétaires, si l'État ne prend une mesure en leur faveur.

Quelle sera la nature de la subvention à leur accorder, quelle en sera la quotité, la répartition, la source? Voilà autant de questions nouvelles et délicates qui se présenteront successivement au fur et à mesure que notre réseau s'achèvera.

La Belgique, qui possède un corps de maîtres de poste organisé comme le nôtre, est maintenant saisie de cette question, et la solution qu'elle lui donnera sera pour nous une utile expérience.

Trois moyens ont été mis en avant par les possesseurs des relais :

Soit l'extension du droit de 0,25 à toutes les voitures publiques indistinctement;

Soit le prélèvement du dixième du prix des places de ces voitures en renouvelant au profit des maîtres de poste les dispositions de la loi du 9 vendémiaire an VI;

Soit l'allocation d'une somme annuelle déterminée d'après le nombre des chevaux et la situation des relais.

A ces propositions qui ont été soumises au jugement d'une commission d'enquête, M. Nothomb a joint la suivante :

Examiner si la constitution à fonds communs des rétributions dues en vertu de la loi du 15 ven-

tôse n'offre pas le moyen de maintenir l'institution comme système général.

Cette dernière issue, fondée sur l'accroissement des produits sur les lignes transversales, peut être bonne en principe, mais, en application, elle ne contenterait assurément pas nos maîtres de poste qui ont acheté fort cher les relais connus productifs. En ce sens même elle ne serait pas conçue avec toute l'équité désirable. C'est là une de ces mille difficultés que les monopoles engendrent, quand on les abandonne à l'industrie privée.

Dans une requête récemment soumise aux chambres françaises, les maîtres de poste ont demandé qu'un droit de 2 centimes par poste et par voyageur fût stipulé en faveur des propriétaires des relais, traversés par les nouvelles voies de communication ou qui en seront éloignés d'une distance moindre de trois postes.

Pour une circulation moyenne de 600,000 voyageurs, ce serait une subvention nette de 12,000 fr. par poste applicable aux 480 relais situés sur des routes artérielles, et comme le produit des 920 autres établis sur des routes transversales serait plus que doublé, on voit qu'il vaudrait infiniment mieux être maître de poste (1), qu'actionnaire de

(1) La perte des 480 relais des routes artérielles peut être évaluée au maximum à 5 millions . 5,000,000

*A reporter* 5,000,000

chemins de fer. Quoi qu'il en soit, les propriétaires des relais peuvent se rassurer : en assimilant les transports de voyageurs sur les rails-routes, à ceux des diligences, par l'application de l'impôt du dixième stipulé dans la loi du 19 vendémiaire, le corps législatif a en quelque sorte pris un engagement tacite à leur égard. D'ailleurs, leurs craintes ne se réaliseront qu'au jour où le réseau des grandes lignes sera exploité sur quelques points. Or, au au train dont nous allons, de longtemps encore le sifflement des locomotives n'interrompra le sommeil des maîtres de poste.

| | | |
|---|---|---|
| | *Report* | 5,000,000 |
| Le bénéfice pour 1,000 postes à 12,000 fr. par poste | | 12,000,000 |
| | Bénéfice. | 7,000,000 |
| Le produit des 920 autres relais étant au moins doublé deviendrait | | 20,000,000 |
| | A reporter. | 12,000,000 |
| | Total. | 32,000,000 |

C'est-à-dire que les maîtres de poste verraient diminuer leurs charges et doubler leur recette.

# CHAPITRE XI.

## DE QUELQUES CONSIDÉRATIONS POLITIQUES QUI DOIVENT DÉCIDER LA FRANCE AU PROMPT ÉTABLISSEMENT DES CHEMINS DE FER.

Direction nouvelle des luttes européennes. — Les intérêts commerciaux seront bientôt la base des alliances des peuples. — Attitude de la Russie dans la mer Noire, de l'Angleterre dans la mer Rouge. — Position admirable de la France pour le commerce des transits. — Efforts des puissances voisines pour nous enlever cette branche de la fortune publique. — Chemins de fer en construction, en Allemagne, en Prusse, en Autriche, en Hollande, en Russie. — Rester plus longtemps dans l'inertie, ce serait signer notre arrêt de mort.

---

Le prompt établissement des chemins de fer, chez nous, est le plus grand besoin de notre époque; seul, il peut imprimer à la France cette activité industrielle et commerciale que nous envions à l'Angleterre, mais que nous ne savons pas conquérir. Quand nos ouvriers se transporteront rapidement et à peu de frais dans les lieux où l'on produit beaucoup et bien; quand on aura opéré le rapprochement des matières premières et des manufactures, des minerais de fer et des houillères,

des centres de production et des centres de consommation, notre industrie prendra une face nouvelle, et ses produits pourront lutter avec avantage sur les marchés étrangers sans le secours des primes et des drawbacs.

Les chemins de fer concilient jusqu'à un certain point les intérêts si opposés de l'acheteur et du commerçant, puisqu'ils permettent à ce dernier d'abaisser ses prix sans rien sacrifier de ses légitimes bénéfices, sans rien diminuer du salaire de l'ouvrier; ils donnent à l'État un moyen puissant de ranimer l'activité des ports placés sous le coup de la création du sucre indigène; ils procurent aux classes laborieuses une occupation dont elles seront les premières à profiter; ils développeront en France cette science de la mécanique pratique si indispensable à toutes les industries un peu avancées; ils seront, pour les usines de fer, un stimulant énergique; ils permettront de diminuer le nombre des troupes qui veillent à la sûreté de l'État; enfin ils faciliteront singulièrement la marche des administrations, le mouvement des affaires et le mécanisme des banques.

Mais des considérations d'un ordre plus élevé donnent à ce nouveau moyen de transport une importance toute particulière.

La politique guerrière a fait son temps, et de nos jours les peuples ne sont plus disposés à prodiguer leur crédit et à verser le sang de leurs en-

fants pour satisfaire les caprices des têtes couronnées ; nous n'avons point pour cela fait un grand pas vers la fusion universelle des peuples. L'antagonisme commercial a remplacé l'antagonisme guerrier, et si l'on ne cherche plus à conquérir des provinces, on s'efforce d'envahir des marchés ; les preuves de ce fait ne manquent pas. Nous avons vu naguère la question des houilles devenir entre la France et la Grande-Bretagne une cause de discorde ; la Belgique, à peine sortie d'une crise révolutionnaire, dépenser des sommes considérables pour attirer chez elle le commerce des transits ; la Hollande, effrayée de cette redoutable concurrence, s'empresser de la combattre par l'emploi des mêmes armes. Nous avons vu le tout petit État de Bade voter par acclamation une route en fer de Bâle à Manheim, pour contrebalancer l'influence commerciale de celle qui se fait chez nous. Nous avons vu la Prusse englober dans les douanes toutes les provinces environnantes, puis cimenter cette union par des lignes de fer ; la Russie et l'Autriche encourager de tous leurs moyens cette entreprise colossale qui doit joindre Odessa et Vienne : la première, par cet instinct d'envahissement qui lui fait attacher un si haut prix à l'expulsion des Anglais de la mer Noire ; la seconde, parce qu'elle espère attirer chez elle tous les transits de l'Orient après la jonction de Vienne à Trieste. Et cette préoccupation du public pour la

question d'Orient, cet immense nœud de la paix européenne et de la puissance britannique, qui n'est après tout qu'une lutte commerciale développée sous une forme nouvelle; les efforts des Anglais pour régner sans partage dans la mer Rouge; cet achat récent qu'ils viennent de faire à Aden; tout cela ne montre-t-il pas qu'en dehors des discussions intestines des États et des secousses produites par le germe révolutionnaire, un grand mouvement se prépare dans l'Europe civilisée, et ces peuples de l'Asie qui n'ont compté jusqu'à ce jour que par la surface des terres qu'ils occupent, vont prendre place dans le monde intelligent. Pendant que ce drame se déroule à l'Orient, qu'à l'Occident un jeune peuple déjà mûr par ses créations sans nombre et sa puissance, étonne l'Europe des récits de son infatigable activité, la France s'endort au murmure de ses glorieux souvenirs ou consume le peu d'énergie qui lui reste à se déchirer elle-même; oublieuse des leçons que lui donnent chaque jour la Russie dans la mer Noire, l'Angleterre dans la mer Rouge, elle ne fait rien pour établir sa prédominance dans la Méditerranée; bien plus! elle abandonne volontairement ce port d'Ancône qu'un grand politique avait su lui conquérir; elle n'utilise pas cet admirable bienfait de la nature qui l'a placée entre l'orient et l'occident, le nord et le midi, le continent d'un côté, la mer de l'autre; situation admi-

rable qui lui assigne l'entrepôt du commerce général du monde, *si elle veut s'aider un peu*. Serait-ce donc que, semblables à ces météores passagers, et après avoir jeté sur le monde une vive lumière, l'heure du déclin serait sonnée pour nous, et qu'au lieu de briller par nous-mêmes, nous ne serions plus destinés qu'à répandre une lumière de transmission; et, quelle que soit notre répugnance à nous arrêter sur de si tristes pensées, il faut bien reconnaître que la société est travaillée par un mal profond qui l'ébranle jusques dans ses fondements. De nos jours, l'ignorance et la superstition ont disparu, mais avec elles se sont évanouies les croyances; le règne de la passion a cessé, mais l'égoïsme a pris sa place. Les affections de famille, si honorables dans leur principe, ont isolé les hommes en même temps que la philosophie sapait toutes les idées capables de les réunir, et la société est tombée dans cet état de léthargie voisin de la mort, dans lequel ses éléments semblent prêts à se dissoudre. Hâtons-nous donc de créer une force de cohésion qui puisse combattre cette tendance; opposons le frottement des hommes à l'isolement, la centralisation aux actions dissolvantes; rapprochons, en un mot, par leurs intérêts, ceux qui s'isolent par leurs affections.

L'établissement d'un réseau complet de chemins de fer est donc pour nous une question d'honneur, une question d'existence; c'est le moyen le plus

sûr de rendre les marchés étrangers abordables à notre commerce; c'est le plus efficace de défendre nos ports contre la ruine qui les menace; c'est le plus puissant de conserver à la France le rang qu'elle doit tenir dans la balance politique du monde.

Il faut rendre impossibles, pour l'avenir, ces diminutions qui viennent de se manifester dans notre commerce extérieur (1); il faut ramener sous notre influence des provinces naguère françaises; il faut combattre pacifiquement cette intimité qui s'établit entre la Belgique et la Prusse, intimité qui grandit chaque jour par suite des intérêts communs à ces deux peuples et en dépit des discussions politiques; il faut mettre la France aussi près de la Prusse et de l'Autriche, que ces puissances le seront de la France après l'achèvement des chemins de fer qu'elles dirigent de notre côté.

Et que l'on ne dise pas que ce sont là des craintes chimériques, que ces chemins de fer étrangers resteront toujours à l'état de projet, qu'ils ne seront jamais mis à exécution. Il y a trente ans qu'on aurait pu nier la puissance future du Nouveau-Monde, et elle s'est faite à pas de géant. Il y a quatre ans, personne ne soupçonnait la possi-

(1) Le commerce extérieur de la France a subi, en 1837, une dépression générale.

Les exportations des produits de notre sol ont baissé de plus d'un sixième, et notre transit d'environ un tiers.

bilité de l'association allemande, et cependant elle existe aujourd'hui. D'ailleurs tous les chemins de fer que nous avons cités ont reçu l'approbation royale, ou sont en cours d'exécution ou même d'exploitation.

Sans parler ici des 180 lieues de rail-ways achevées en Angleterre, des 64 achevées en Belgique, nous pourrions citer:

*En Allemagne*. Le chemin de fer de Cologne à la frontière belge, qui a été ouvert le 1er mai sur une étendue de quelques lieues, et qui aura une longueur totale de 25 lieues.

Le chemin de fer de Spire à Lauterbourg et Saarbruuck, autorisé le 21 novembre dernier.

Le chemin de fer de Dusseldorf à Venloo par Elberfeld, qui a été commencé le 9 avril, et sur lequel des essais de circulation ont déjà eu lieu le 12 octobre entre Erbelfeld et Erkrath.

Le chemin de fer de Francfort à Mayence, commencé à la même époque, et qui est également très-avancé.

Le chemin de fer de Darmstadt à Manheim, et celui de Manheim à Bâle, voté par les états de Bade dans la séance du 10 février 1838.

Le chemin de fer de Brunswich à Hartzbourg par Wolfenbuttel, ouvert jusqu'à cette dernière ville le 1er décembre 1838; et celui de Hartzbourg à Goslar, construit aux frais du gouvernement de Brunswich.

Le chemin de fer de Nuremberg à Furth, ouvert le 7 décembre 1836, qui a déjà transporté 1,000,000 de voyageurs, et qui va être prolongé jusqu'à la frontière de Saxe par Bamberg.

Le chemin de fer d'Ausbourg à Munich, dont une première section a été ouverte le 4 septembre.

Le chemin de fer de Leipsick à Dresde, ouvert sur une étendue de neuf milles d'Allemagne, et qui sera prolongé jusqu'à la frontière près de Halle.

*En Prusse.* Le chemin de fer de Berlin à la frontière de Saxe, qui est exploité jusqu'à Potsdam, et qui porte annuellement plus de 800,000 voyageurs; ce rail-way ira se joindre à celui de Leipsick.

Le chemin de Hambourg à l'Elbe par Bergedorf en cours d'exécution.

*En Hollande.* Le chemin de fer d'Amsterdam à Arnheim qui, d'après le traité conclu le 3 juin entre la Prusse et la Hollande, sera prolongé jusqu'à la frontière prussienne.

*En Autriche.* Le chemin de fer de Vienne vers Bruün et Olmutz, avec embranchement sur Prague, déjà ouvert jusqu'à Wagram, et qui sera complètement achevé à la fin de cette année.

Le chemin de fer de Vienne à Presbourg et à Raab par la rive droite du Danube, en cours d'exécution.

Le chemin de fer de Milan à Venise, également commencé.

Le chemin de fer de Vienne à Trieste, et celui de Vienne à Salsbourg par Lintz, concédés en décembre 1838.

*En Italie*. Le chemin de fer de Naples à Castellamare, avec embranchement sur Nocera, qui doit être ouvert jusqu'à Portici dans le courant de l'été prochain.

*En Russie*. Le chemin de fer de Saint-Pétersbourg à Pawlowsk, ouvert le 4 avril sur une étendue de 7 lieues, et qui porte un nombre considérable de voyageurs.

Le chemin de fer de Varsovie à la frontière autrichienne, où il se joindra au *Royal-Ferdinand*.

Le chemin de fer d'Odessa à Vienne par Brody et Lemberg en cours d'exécution.

Et une foule de projets gigantesques que nous n'énumérons pas ici, comme la jonction des deux grandes capitales, Saint-Pétersbourg et Moscou.

Ainsi tout s'ébranle, tout s'agite autour de nous; les nations civilisées s'emparent à l'envi de cette admirable découverte; personne ne veut arriver le dernier, et, dans une période de temps qui n'excèdera pas dix années, Amsterdam, Anvers, Bruxelles, Cologne, Francfort, Hambourg, Berlin, Leipsic, Dresde, Varsovie, Prague, Vienne, Brody, Odessa, Trieste, Munich, Ulm, Milan, Venise, seront unies entre elles par un vaste réseau de fer ou par des voies d'eau desservies par

la vapeur (1). Le continent européen ne formera plus alors qu'un vaste marché qui aura pour ports : — Odessa, dans la mer Noire ; — Trieste et Venise, dans la Méditerranée ; — Anvers, Ostende, dans l'Océan ; — Hambourg, dans la mer Baltique.

Et chose digne de remarque, c'est près de la France que viennent aboutir toutes ces voies ; c'est vers la France que rayonnent tous ces rails-way. A la ceinture navigable du Rhin, va se joindre une ceinture de fer partant de Bâle et bifurquée sur Anvers et Amsterdam ; c'est que, comme nous le disions tout à l'heure, notre pays est dans une admirable situation pour former le grand marché européen ; seulement, si nous n'y prenons garde, ce ne sera pas chez nous, mais autour de nous que s'opérera cet immense mouvement. Hâtons-nous donc d'inscrire les noms du Havre, Bordeaux, Marseille, près de ceux d'Anvers, Amsterdam et Trieste. Hâtons-nous ! avant que les efforts persévérants de l'Autriche pour établir la prédominance de Trieste n'aient été couronnés de succès.

Un orateur disait à la tribune nationale qu'une nation qui serait en possession du transit général

(1) Il faut bien observer que ce ne sont point là des rêves de l'imagination : tous les rail-ways dont nous parlons ici sont en cours d'exécution. Le plus long à achever sera probablement celui de Vienne à Odessa, mais, comme on réunit en ce moment le port d'Odessa au Dniester par un canal, il suffirait jusqu'à nouvel ordre de construire ce chemin de fer jusqu'à Kamenetz.

de l'Europe, serait bientôt la plus riche nation du monde.

Eh bien! c'est cette richesse qu'il s'agit de conquérir, c'est la puissance qu'elle engendre qui s'offre à nous : il s'agit de l'honneur national, de la sécurité du pays, du bien-être intérieur, et devant des intérêts si grands, nous ne comprendrions pas qu'aucune objection sérieuse pût s'élever.

## CHAPITRE XII.

### DES CORPS D'INGÉNIEURS EN GÉNÉRAL ET DU CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES EN PARTICULIER.

La construction d'un réseau de chemins de fer n'est possible que si elle est dirigée avec ensemble et économie. — Analyse des principaux reproches qui sont journellement adressés au corps des ponts-et-chaussées. — Nos routes seraient-elles entretenues à moins de frais, si nous adoptions le système administratif de l'Angleterre? — Des dépenses d'entretien et d'administration des canaux et des chemins de fer administrés par l'État ou par les compagnies. — Exactitude comparée des devis en France et en Angleterre. — Causes de la durée des travaux exécutés en France par le gouvernement. — Les ponts-et-chaussées exécutent-ils plus chèrement que les compagnies. — Preuves tirées des travaux les plus remarquables exécutés en France et en Belgique. — Modifications à introduire dans l'organisation de ce corps.

Relier, par un système bien combiné de locomotion et de navigation à la vapeur, les principales villes de France, établir un moyen de communication rapide et économique entre le Havre et Strasbourg, le Havre et Marseille, Bordeaux et Strasbourg, Bordeaux et Marseille, Paris et Londres, Paris et Bruxelles, c'est-à-dire, perfectionner le cours de nos rivières et construire promptement des chemins de fer pour les réunir, voilà le véritable besoin de notre époque; mais, comme

nous le disions précédemment, la somme des capitaux dont peut disposer notre pays est essentiellement limitée, et l'argent une fois enfoui dans les chemins de fer, sous forme de terrassements et de travaux d'art, n'en sortira qu'à la longue et sous la forme toujours très-lente d'intérêt et d'amortissement.

C'est de la bonne direction de l'entreprise, de l'économie stricte apportée dans la confection des travaux, de la manière progressive et combinée dont seront faits les appels de fonds, que dépendra la réalisation d'une si vaste entreprise. Sans cela le pays se trouverait successivement jeté dans des alternatives d'abondance et de rareté de capitaux; et, en finances, comme en mécanique, les mouvements brusques sont toujours funestes.

Il semblerait en conséquence que, sous le point de vue financier, l'Etat serait plus apte à l'exécution du réseau que les compagnies. Ces dernières en effet agissent d'une manière tout à fait indépendante les unes des autres, et ne règlent les appels de fonds que sur leurs statuts ou leurs besoins du moment. L'État, au contraire, peut fixer à l'avance la somme annuelle qu'il demandera par un emprunt spécial, 50 millions, par exemple; il jouit, en outre, d'une confiance qui lui permettra d'obtenir de bonnes conditions financières et d'attirer des capitaux de l'extérieur.

Mais on a fait contre l'exécution par l'État des

objections d'une haute gravité que voici à peu près réunies.

L'Etat exécute chèrement et lentement, il administre mal; ses ingénieurs n'ont pas d'intérêt à l'économie, et ils adoptent le style monumental; les estimations qu'il donne sont presque toujours trop basses de 50 p. 100; il est soumis aux interruptions que causent les guerres, les crises commerciales. La plus grande partie de ces reproches retombant sur le corps des ponts-et-chaussées, il est bon de jeter un coup d'œil sur la nature et la valeur des services que rendent les ingénieurs et les corps d'ingénieurs en général.

Les routes anglaises, tout le monde s'accorde à le reconnaître, sont mieux entretenues que les routes de France; en présence de ce résultat, un grand nombre de personnes, jugeant des causes par leurs effets, ont pensé que le système anglais était préférable au nôtre, et que nos routes seraient infiniment plus belles si elles étaient confiées au soin des départements qu'elles traversent.

S'il en était ainsi, l'Angleterre serait plus heureuse que la Belgique, qui n'a pu obtenir de ses autorités provinciales le bon entretien des rivières qui leur avaient été confiées.

Les citations suivantes, empruntées aux rapports présentés à la chambre des communes par ses comités d'enquête sur les routes, vont suffisamment éclairer cette question.

« Votre comité, disait un de ces rapports, ne doit pas omettre de vous faire observer qu'en même temps que les cultivateurs sont accablés par le fardeau d'une telle dépense (la corvée) *tout ce qui est relatif au service des routes est des plus défectueux* (*exceedingly defective*); ce qu'il faut attribuer, d'une part, à l'inaptitude des hommes qui sont ordinairement choisis pour inspecter les travaux, d'autre part, etc. »

Après une enquête faite en 1833 sur le même sujet et dans laquelle Mac-Adam et J. Mac-Niel furent entendus, le comité conclut à l'adoption des mesures suivantes :

Mettre les ingénieurs et autres officiers à l'abri de révocations arbitraires;

Généraliser l'institution des cantonniers en leur adjoignant, au besoin, des ouvriers temporaires;

Instituer, pour l'administration des routes de l'Angleterre, un contrôle supérieur qui serait exercé par une commission centrale établie à Londres, et présenter provisoirement un bill ayant pour objet d'obliger les syndicats à envoyer au ministre de l'intérieur une situation annuelle de la recette et de la dépense des péages soumis à leur direction.

Enfin, à la suite d'une nouvelle enquête faite en 1836, le comité demanda de nouveau l'institution d'une commission centrale et l'institution des cantonniers.

Ce n'est donc point au mode d'administration

des routes anglaises que l'on peut attribuer leur bon entretien, puisque deux comités nommés à des époques et sous des influences différentes ont conclu à l'institution d'un corps analogue à celui des ponts-et-chaussées.

La beauté des routes anglaises dépend uniquement des sommes énormes qui y sont annuellement consacrées; les inspecteurs des routes étant responsables des accidents qui pourraient arriver par suite de leur négligence, et tenant de la loi des ressources considérables, saignent largement la bourse des contribuables pour mettre leur responsabilité à couvert.

Voici en effet les ressources dont les syndicats ont disposé pendant l'année 1834.

| | |
|---|---|
| Produit net des péages. . . . | 35,777,000 fr. |
| Valeur des corvées en argent. . | 3,343,000 |
| Paiements arriérés. . . . . | 1,215,000 |
| Emprunts nouveaux. . . . | 1,135,000 |
| Total. . . | 41,470,000 fr. |

Ainsi les syndicats ont dépensé 5,000 fr. par lieue pour l'entretien des routes qui leur étaient confiées.

Si l'on observe que les routes anglaises sont moins larges et moins fréquentées par de lourds chargements que les nôtres, cette somme paraîtra énorme.

En tenant compte de la différence du prix de la

mieux, jetons les yeux sur l'Angleterre, pays classique de l'association, où les ingénieurs étudient avec soin, où le parlement vérifie tous leurs calculs au moyen d'enquêtes et de courses sur le terrain.

Deux ingénieurs, également habiles, avaient dressé séparément les devis du chemin de fer de Liverpool; l'un d'eux était M. Stephenson, l'autre M. Rennie. L'estimation de M. Stephenson portait la dépense totale à 400,000 liv. sterling, celle de M. Rennie l'élevait à 600,000 liv.

L'avant-projet de M. Rennie fut adopté, et M. Stephenson chargé de l'exécution.

Le chemin a coûté réellement 1,360,000 liv. st. C'est déjà mieux que chez nous où l'erreur n'est ordinairement que de 50 à 70 p. 100.

D'après M. Priesley, vingt-trois canaux estimés 3,934,000 liv. st. ont coûté 9,826,000 liv. st. ou trois fois l'estimation. Oh! cette fois tout l'avantage reste aux ingénieurs anglais et les nôtres ne peuvent leur disputer la palme.

Auprès de ces exemples, nous avons celui de la Belgique où les ingénieurs de l'Etat exécutent les chemins de fer en se renfermant à très-peu près dans les limites de leurs devis (1).

(1) Voyez à ce sujet le tableau de la page 38.

Les chiffres qui y sont indiqués se rapportent au mois de juillet 1838. La valeur du matériel et des stations était alors de 3,581,000 fr.

Depuis cette époque trois nouvelles sections ont été ouvertes et les stations ont reçu de notables améliorations.

Disons, en passant, que toutes ces estimations ont été inférieures à celles des compagnies qui avaient étudié les mêmes lignes.

C'est ainsi qu'avant le vote de la chambre des représentants le chemin de fer de Bruxelles à Anvers avait été soumissionné par une compagnie qui portait les dépenses d'établissement à 4,656,000 f. La dépense réelle n'a cependant été que de 3,925,000 f. —Lorsque la société générale soumissionna le chemin de fer de Bruxelles à la frontière française, ses estimations portaient la dépense de quatre-vingt-cinq kilomètres, avec double voie, à 17,666,463 f., les ingénieurs auxquels cet avant-projet fut soumis, démontrèrent que cette évaluation était exagérée et qu'elle pouvait être réduite de 4 millions en conservant la deuxième voie, les passages sur et sous des ponts, et de 7 millions, si l'on adoptait le système économique suivi sur le rail-way d'Anvers à Liége.

L'Etat s'étant depuis lors chargé de faire cette portion de la route, elle est exécutée aujourd'hui d'après ces dernières bases, et l'on peut prévoir par les parties achevées que les devis ne seront pas dépassés.

C'est ce qui fait qu'à la fin d'octobre 1838, les dix sections achevées coûtaient avec leurs stations 26 millions.

La différence qui existera sans doute entre les estimations et le coût réel, après l'achèvement total du réseau, proviendra uniquement des modifications nécessitées dans les stations et le matériel par l'accroissement inattendu de la circulation.

Les ingénieurs n'achèvent jamais ce qu'ils commencent! — A qui doit-on s'en prendre? est-ce aux hommes ou bien au cadre dans lequel on les renferme? — Quel chemin de fer a été exécuté plus rapidement que le chemin de fer belge?

Les compagnies choisissent presque toujours, pour conduire leurs travaux, un ingénieur des ponts-et-chaussées. Comment se fait-il que le même homme, également désintéressé dans l'entreprise qu'il dirige, soit qu'il serve l'Etat, soit qu'il travaille pour une compagnie, soit apathique dans un cas, actif dans l'autre?

C'est donc parce qu'on leur lie les mains, parce qu'on les surcharge d'ouvrage, que les ingénieurs vont si lentement. Donnez-leur une spécialité, un peu de latitude; faites en sorte que les fonds dont ils disposent ne soient pas soumis aux exigences politiques d'un vote, et vous marcherez vite.

Les ingénieurs exécutent chèrement!

Oui, quand on les abandonne à leurs instincts, quand on les laisse sous la férule du conseil des ponts-et-chaussées, qui est à l'architecture ce que l'académie est à la grammaire; mais de même que l'on peut écrire un bon livre en assez mauvais français, on peut faire des ouvrages fort solides sans employer des pierres de taille; on peut construire des chemins de fer peu agréables à l'œil et très-utiles au commerce.

D'ailleurs il ne tient qu'à vous, législateurs, d'em-

pêcher ces gaspillages d'argent, que vous avez du reste exigés des compagnies; dites que les chemins de fer devront être exécutés à une seule voie; admettez la traversée des routes à niveau, recommandez par-dessus tout la simplicité; intéressez l'ingénieur à la réussite des travaux, non pas pécuniairement, mais à l'aide de ce levier si puissant, la gloire; que ce soit l'homme et non le corps qui exécute; ne craignez pas de déverser le blâme sur lui s'il fait des fautes; payez-lui un juste tribut d'éloges s'il construit solidement et avec économie, et vous ferez, non pas au même prix, mais à meilleur marché que les sociétés.

Cette conclusion est trop opposée aux idées généralement reçues pour ne pas nécessiter quelques faits à l'appui.

On pourrait bien faire observer que la plus grande partie des hommes qui composent les conseils d'administration des compagnies n'ont aucune connaissance des travaux que nécessite un chemin de fer, ce qui les met entièrement à la discrétion de leur ingénieur; qu'il arrive souvent, ce qui se passe chaque jour sous nos yeux en fait foi, que le directeur-général d'une entreprise par action, bien qu'intéressé dans les bénéfices, sacrifie souvent ses intérêts pécuniaires aux jouissances de son amour-propre, au plaisir d'avoir une belle habitation, à l'envie de se donner des airs princiers. On pourrait comparer le prix de construction des

canaux d'Antoing et de Givors, qui ont été faits par des compagnies, à celui des canaux exécutés par l'État. Mais il faudrait pour cela descendre dans des discussions personnelles, ou recourir à des exemples particuliers. Prenons les questions de plus haut.

Les dépenses occasionnées par l'établissement d'un chemin de fer sont de trois espèces :

Les frais de terrassement et de maçonnerie, qui s'adjugent par adjudication publique au rabais;

L'acquisition des terrains;

Les frais de conduite des travaux.

Les premiers sont les mêmes pour l'État et pour les compagnies.

L'acquisition des terrains se fait de deux manières: ou par expropriation, et alors elle coûte également cher, quel que soit le système d'exécution, ou par marché de gré à gré; dans ce dernier cas, qui est le plus général, les sociétés, dirigées par des *hommes d'affaire*, ont un avantage réel sur l'État.

Mettons les choses au pis pour ce dernier. Supposons tous ses achats de terrain faits à l'amiable et payés un quart en sus de leur valeur.

Voici quelles ont été les dépenses d'achats de terrains et ce qu'elles seraient devenues :

| | Dépense réelle. | Dépense augmentée d'un quart. |
|---|---|---|
| Saint-Germain, | 1,167,000 fr. | 1,459,000 fr. |
| Versailles (rive gauche), | 2,231,135 | 2,787,400 |
| Versailles (rive droite), | 762,202 | 900,000 |
| Saint-Étienne à Lyon, | 2,894,446 | 3,617,000 |
| Saint-Étienne à Roanne, | 990,043 | 1,240,000 |

Ce qui établit une moyenne de 44,000 fr. par lieue, en faveur des compagnies.

Mais les frais d'administration, de conduite des travaux, d'étude, ont coûté

| | |
|---|---|
| Saint-Germain, | 502,547 fr. |
| Saint-Étienne à Lyon, | 800,000 |
| Saint-Étienne à Roanne, | 1,100,000 |

Et sur les chemins de Versailles qui ne sont pas achevés, il a déjà été payé pour ces mêmes frais 335,674 fr., sur la rive gauche.
308,224 sur la rive droite.

Ce qui permet d'admettre que, pour ces deux derniers, les dépenses d'administration et de conduite des travaux seront, comme pour le rail-way de Saint-Germain, supérieures à 100,000 fr. par lieue. Elles sont de 60,000 fr. et de 64,000 fr. pour les chemins de Saint-Étienne à Lyon et à Roanne. En moyenne, c'est 77,000 fr. qu'il en coûte par lieue aux compagnies.

Sur les chemins de fer belges, les dépenses d'administration, d'étude et de conduite des travaux, se sont élevées, entre Bruxelles et Anvers, à 78,000 fr., soit 7,100 fr. par lieue, et entre Malines

et Waremme, dans la partie la plus accidentée du rail-way, à 180,000 fr., soit 12,000 fr. par lieue.

Il y a donc, en faveur de l'État, une différence de 65,000 fr.

De sorte que, tout compensé, il reste à l'État un avantage de 21,000 fr. par lieue sur les compagnies.

C'est que l'État possède un rouage administratif tout monté et qu'il utilise sans aucune dépense nouvelle; c'est que les places données par l'État, jouissent d'une stabilité qui les fait rechercher, bien qu'elles n'offrent que de très-minces avantages pécuniaires.

Aussi, au lieu de cet état-major d'ingénieurs, d'administrateurs, de trésoriers, que les compagnies sont forcées d'entretenir à grands frais, un ingénieur en chef, quelques ingénieurs et conducteurs en sous-ordre suffisent au gouvernement pour achever des travaux d'une grande étendue.

Voici ce qu'il en coûte, en Belgique, pour un rail-way de 22 lieues, exécuté en deux ans :

| | |
|---|---|
| 1 ingénieur en chef directeur, | 15,000 fr. |
| 2 ingénieurs ordinaires à 8,000 fr., | 16,000 |
| 6 conducteurs à 5,000 fr., | 30,000 |
| 20 surveillants à 2,500 fr., | 50,000 |
| Frais de bureau, d'impression, etc., | 17,000 |
| Total par an. . | 128,000 fr. |

C'est un peu moins de 12,000 fr. par lieue.

Ainsi, soit pour l'exactitude des avant-projets, soit pour la perfection des ouvrages, soit pour la direction économique des travaux, les ingénieurs des ponts-et-chaussées ne sont en rien inférieurs aux ingénieurs civils.

Quels sont donc les vices du corps des ponts-et-chaussées, car ils existent, et ils sont fort graves?

C'est cette absence complète de responsabilité qui fait toujours peser sur un être collectif les fautes de l'individu;—c'est le dictatorisme de cette administration centrale, séant à Paris, qui tranche sans appel et du fond de son cabinet les questions les plus délicates;—ce sont ces formes bureaucratiques qui jettent dans toutes les opérations des ingénieurs une lenteur désespérante.

Mais ce sont là des défauts de corps et non pas des vices individuels; débarrassez l'homme de ces entraves multipliées; rendez hommage à sa haute probité autrement que par des phrases sonores; donnez-lui une part de gloire égale à la part de responsabilité qu'il supporte, et vous trouverez des ingénieurs qui se dévoueront corps et âme aux travaux que vous leur aurez confiés.

Comment, parce que vous avez embarrassé un excellent outil d'un manche incommode, vous voulez tout jeter au feu, manche et outil?

En vérité, cela n'a pas le sens commun.

## CHAPITRE XIII.

### DU MEILLEUR MODE D'EXÉCUTION DES CHEMINS DE FER.

Systèmes divers d'exécution. — Objections faites contre l'exécution par l'État. — Classification des chemins de fer belges relativement aux revenus qu'ils produisent. — Classification analogue des chemins de fer qui composent notre réseau. — Graves inconvénients du système adopté en France. — On s'est ôté le moyen de doter à peu de frais les provinces mal percées. — Les chemins de fer du Midi pris pour exemple. — Avantages de l'État sur les compagnies dans la négociation des emprunts. — Examen de quelques objections relatives à la question financière. — Conclusion.

---

Le système adopté par la législature de 1838 dans la question des chemins de fer, consiste à concéder aux compagnies les rail-ways qu'elles pourront entreprendre, et qui seront nécessairement les têtes de ligne, et à compléter le réseau de premier ordre aux frais de l'État.

Ce système est tout à fait nouveau, et il semble peu rationnel au premier coup d'œil. On conçoit qu'assimilant les chemins de fer aux autres moyens de transport, un gouvernement s'en réserve l'exécution exclusive, ou bien qu'envisageant ces voies comme un objet de luxe, il laisse à l'industrie privée le soin de les établir. On conçoit encore que,

proportionnant l'importance des ouvrages à la puissance des moyens d'exécution, l'État, c'est-à-dire l'association de tous, se charge des grandes lignes, abandonnant les lignes d'une importance secondaire aux compagnies, c'est-à-dire à l'association de quelques-uns.

Mais faire une si mauvaise part à l'intérêt général, mettre les chemins de fer de l'État sous la dépendance de ceux des sociétés, puisque ces dernières possèderont les têtes de ligne, voilà ce qui est inexplicable.

Bien des causes diverses ont concouru à amener ce vote : la politique de clocher et celle d'opposition y ont eu leur bonne part ; quoi qu'il en soit, un argument a semblé réunir tous les partisans de l'exécution par l'industrie privée.

On a dit : Les chemins de fer ne devant être établis que dans les points qui possèdent déjà d'excellentes voies de communication, il ne serait pas juste de faire payer aux provinces pauvres et mal percées les routes de luxe des provinces riches.

Nous sommes exactement de même avis. Nous voulons une protection égale pour tous les intérêts ; nous voulons une juste répartition des charges et des bénéfices ; nous voulons que les provinces pauvres soient appelées promptement et avec le moins de frais possible à jouir des bienfaits des chemins de fer. Pour celles-là, ces voies perfectionnées ne seront pas un résultat du bien-être,

mais une cause de bien-être, elles ne remplaceront pas les routes départementales, vicinales, mais elles feront naître le besoin et la possibilité de les ouvrir; les chemins de fer, en un mot, seront dans l'ordre matériel comme la science dans l'ordre moral: pour les uns, le résultat de l'expérience; pour les autres, un moyen de l'acquérir; profitant à tous dans le rapport de leurs lumières, mais étant pour tous une source abondante de prospérité. Eh bien! c'est parce que nous voulons toutes ces choses que nous demandons l'exécution des grandes lignes par l'État.

Pendant les dix premiers mois de 1838, les chemins de fer belges ont produit une recette de 1,014,343 fr., dépenses courantes défalquées. C'est un peu plus de 5 p. o/o du capital consacré à leur construction. La seule ligne de Bruxelles à Anvers entre pour 830,000 fr. dans cette somme; conséquemment, les huit autres sections n'ont rendu que 184,343 fr., qui, au taux de l'emprunt belge et amortissement compris, représentent un capital de 5 millions; soit à peine le quart de la somme consacrée à l'établissement de cette partie du railway.

Le rail-way d'Anvers a coûté avec son matériel 5 millions, qui exigent un intérêt de 200,000 fr. pour dix mois. Le bénéfice net est donc pour cette ligne de 630,000 fr., qui représentent l'intérêt et l'amortissement d'un capital de 16 millions.

Il résulte de là que, dans l'état actuel des choses, on peut faire subir aux parties achevées la classification suivante :

1° Sections qui rendent de beaux revenus ; comme celles de Bruxelles à Malines et de Malines à Anvers ;

2° Sections qui rendent 2 à 3 p. o/o du capital engagé dans leur construction, comme celles de Malines à Tirlemont et de Malines à Gand ;

3° Sections qui ne paient pas seulement leurs frais courants d'exploitation. Telles sont les lignes de Waremme à Ans et de Bruges à Ostende (1).

De sorte que les revenus de deux sections qui ne composent que la sixième partie de la longueur totale suffisent pour compléter les intérêts et compenser les pertes des huit autres.

Cette situation financière du rail-way belge n'est

(1) Ces résultats étaient prévus par les avant-projets.

Voici en effet comment étaient évalués les produits de la recette entre Bruges et Ostende.

| | |
|---|---|
| Voyageurs, | 75,000 fr. |
| Marchandises, | 85,000 |
| Total | 160,000 |
| Dépenses, | 110,000 |
| Bénéfice net, | 50,000 |

Ces 50,000 fr. ne représentent pas 1 pour 100 du capital de construction. L'avant-projet ajoutait : « Sous le point de vue financier, l'entreprise « d'une route en fer entre Gand et Ostende serait une mauvaise spécu« lation. »

Le service des marchandises n'étant pas encore organisé, c'est seulement sur 75,000 fr. de recette qu'il faut asseoir nos calculs ; de sorte que la ligne d'Ostende est en déficit.

pas définitive; elle sera modifiée par l'organisation du service des marchandises; mais les rapports resteront à peu près les mêmes : seulement, il y aura une augmentation proportionnelle dans les recettes des diverses parties, et celles qui sont en déficit arriveront à payer leurs dépenses courantes ou même à rendre 1 p. 0/0 de leur capital.

Une classification analogue peut être faite sur les chemins de fer français. En admettant le réseau réduit aux grandes lignes indiquées ci-dessus et exécuté conformément aux principes d'une saine économie, on peut prévoir :

Qu'il y aura des lignes, comme celles de Paris à Orléans et de Paris à Rouen, qui rendront de forts dividendes ;

Qu'il y en aura d'autres, comme celles d'Orléans à Marseille, de Paris à Lille et à Valenciennes, qui produiront 4 à 5 p. 0/0 du capital consacré à leur construction ;

Que d'autres enfin, comme celles d'Orléans à Bordeaux, de Paris à Strasbourg, d'Orléans à Toulouse, suffiront tout juste à couvrir leurs dépenses courantes.

Or, dans l'état actuel des choses, les compagnies n'osent se charger des parties très-productives sans un secours pécuniaire du gouvernement, garantie d'intérêt ou prêt d'argent. Il est donc probable que l'on en trouvera peu qui osent entreprendre les rail-ways compris dans la seconde, et à

plus forte raison dans la troisième catégorie.

Supposons le chemin de fer d'Orléans en cours d'exploitation. Ce rail-way, personne n'en doute, donnera un dividende qui ne saurait être évalué à moins de 8 p. o/o : il recevra, en effet, tous les hommes et toutes les marchandises qui se rendent dans la moitié de la France, et sauf la traversée de la vallée de la Juine, qui sera sans aucun doute modifiée au gré de la compagnie concessionnaire, il ne présente aucune difficulté d'exécution.

Supposons encore qu'encouragée par l'art. 12 de la clause additionnelle (1), une autre société se décide à construire la ligne d'Orléans à Roanne, pour exploiter la ligne d'Orléans à frais communs, avec la compagnie concessionnaire.

Après quelques années d'attente et d'hésitation, le pays, honteux de voir sa frontière touchée en trois points par le rail-way belge, se décidera enfin à commencer le chemin de fer de Belgique, et

(1) Voici le tèxte de l'art 12 :

« Si, par la direction qui lui sera assignée, le chemin de fer de Paris à Strasbourg, ou celui de Paris à Lyon, s'embranche sur le chemin de Paris à Orléans, la loi de concession pourra accorder à la compagnie qui se chargera d'exécuter le chemin de Paris à Strasbourg ou à Lyon, la jouissance, à frais et profits communs, de la partie commune aux deux lignes, sauf le paiement de la moitié du capital de l'établissement de cette partie du chemin et de son matériel, ou stipuler au profit de cette compagnie la réduction à moitié des droits de péage pour les voitures, wagons et machines qui se dirigeraient vers les lieux situés au-delà du point d'embranchement, ou qui en viendraient.

« Les dispositions ci-dessus sont applicables au profit du gouvernement dans le cas où il sera autorisé à exécuter aux frais du trésor le chemin de Paris à Strasbourg et de Paris à Lyon. »

celui-ci une fois achevé, les bénéfices du chemin d'Orléans augmenteront au moins de 25 pour cent (1).

8 pour cent du capital, 40,000,000 fr. donne 3,200,000 fr.; une augmentation de 25 pour cent dans les recettes élève ce chiffre à 4,600,000 fr.

Voilà donc le revenu de 10 pour cent dépassé; la compagnie, placée sous le coup d'une révision de tarif, élève immédiatement le prix de ses places; les recettes du chemin de fer de Bruxelles subissent une diminution proportionnelle.

On entreprend une nouvelle ligne, celle de Paris à Toulouse.

Nouvelle augmentation des bénéfices du chemin d'Orléans (2), nouvelle augmentation du tarif pour les contrebalancer, et, si le maximum accordé par la loi se trouve atteint, gaspillage d'une partie des revenus en améliorations inutiles et en traitements superflus.

Le chemin de fer d'Orléans étant un intermédiaire indispensable du chemin de fer de Toulouse, les recettes de ce dernier seront directement frappées par l'élévation des tarifs du rail-way d'Orléans, et ses revenus bruts qui auraient donné

(1) Voyez la justification de cette assertion, page 90.

(2) L'art 11 du cahier des charges stipule une diminution de 30 p. 100 sur les droits de péage en faveur des compagnies qui prolongeront le rail-way d'Orléans sur une longueur de 300 kilomètres et au delà. Cette clause pourra diminuer l'augmentation du chiffre des recettes, mais elle ne l'empêchera pas.

1 1/2 pour cent du capital d'établissement, par exemple, ne feront plus que couvrir les simples frais d'exploitation, de sorte si ce rail-way coûte 98 millions, ce sera 4 millions qu'il faudra demander annuellement aux contribuables, lorsque 2,500,000 fr. auraient suffi (1).

Si l'on supposait que le chemin d'Orléans fût resté au pouvoir de l'État, la différence serait encore bien plus grande ; le revenu du rail-way de Paris à Toulouse serait alors composé :

| | | |
|---|---|---|
| Du revenu de la partie qui suit Paris à Orléans, | | 4,600,000 fr. |
| id. | id. Orléans à Toulouse, | 1,750,000 |
| | | 6,350,000 fr. |
| L'intérêt à demander étant de | | 5,520,000 |
| Il reste au bénéfice net de | | 830,000 fr. |

Avec lequel on aurait pu construire une nouvelle longueur improductive de trente lieues.

(1) Le chapitre qui suit précisera un peu ces raisonnements. On y verra en effet qu'une augmentation de 1 centime $\frac{3}{10}$, sur le prix des wagons belges, a diminué d'un tiers le nombre des voyageurs de ce railway.

Sur une ligne comme celle d'Orléans à Toulouse, le mouvement annuel ne saurait être estimé à plus de 180,000 voyageurs par an, soit 500 voyageurs par jour.

Admettons qu'au lieu d'une diminution d'un tiers, l'élévation des tarifs du chemin de fer d'Orléans ne produise qu'une diminution d'un quart dans le nombre des voyageurs — ce sera 125 voyageurs de moins par jour, qui, pour une recette moyenne de 25 centimes par lieue, et pour un parcours de 155 lieues, produiront une perte effective de 1,750,000 fr. par année.

C'est donc environ 1 $\frac{3}{4}$ pour 100 du capital de construction, qui devront être demandés aux contribuables, pour compenser cette perte.

Mais, dit-on, le gouvernement menacera la compagnie du rachat et elle baissera ses prix.

C'est là une grande erreur.

Il y aura telle composition du conseil d'administration ou du corps des actionnaires qui rendra toute réclamation presque impossible, et si le gouvernement avait le courage de la faire, elle serait inutile. A ceux qui mettraient en doute cette assertion, nous demanderons comment il se fait que les compagnies des canaux du Loing et de Briare aient laissé s'établir le canal du Nivernais, plutôt que de baisser leur prix et d'introduire dans leurs écluses les modifications réclamées par le commerce; comment la compagnie du canal de Bridgewater n'a pas cédé aux menaces des industriels de Manchester et de Liverpool qui lui déclaraient qu'un chemin de fer serait établi en concurrence de son canal si elle ne consentait à un abaissement de tarif; comment les actionnaires du canal de Givors ont agi de même relativement au chemin de fer de Saint-Étienne; comment l'État a suspendu, pendant plusieurs années, l'exécution du canal latéral à la Garonne, sans pouvoir obtenir de la compagnie du Midi la réduction de tarif sollicitée.

Le gouvernement rachètera! Oui, si le chemin de fer existe depuis quinze années; mais à quelles conditions!

Il paiera, pendant la durée de la concession,

une annuité réglée, en relevant les produits nets des sept dernières années, déduisant les produits nets des deux plus faibles, et ajoutant à ce produit un tiers de son montant, ce qui, d'après les calculs auxquels nous nous sommes livrés tout à l'heure, porte l'annuité à 5,200,000 fr. *Cette somme représente l'intérêt d'un chemin de fer de 181 lieues exploité par l'État.*

Le système d'exécution qui a prévalu, a donc pour résultat immédiat de grever le trésor d'une charge qu'on aurait pu lui éviter, et de sacrifier les intérêts des départements déjà mal partagés.

Le système contraire, qui ferait de notre réseau une entreprise nationale, confiée aux mains du gouvernement, présenterait une foule d'avantages.

L'État, nous l'avons démontré, n'exécute pas plus chèrement que les compagnies, il a de plus des facilités toutes particulières pour se procurer l'argent dont il a besoin et au taux le plus bas possible; ses bons du trésor, qui portent 2 1/2 pour cent d'intérêt, lui permettent d'attendre l'époque la plus favorable pour la réalisation de ses emprunts, et diminuent de moitié l'intérêt des capitaux de construction pendant la durée des travaux; l'État n'est point soumis à ces dépôts de cautionnements qui paralysent une partie des ressources des sociétés. Enfin son intérêt direct est de réduire ses tarifs à la limite exacte de ses frais.

On a paru craindre qu'au cas où ce mode d'exé-

cution prévaudrait, la marche des travaux ne fût soumise aux éventualités de guerre et de crise politique. Ce qui vient de se passer sous nos yeux doit faire disparaître toute incertitude à cet égard. Pendant les premiers mois de 1839, la Belgique était plongée dans une violente crise politique et commerciale; rien de semblable n'existait en France, ou du moins nous n'éprouvions qu'une gêne momentanée, et cependant, tandis que nos compagnies étaient frappées d'impuissance, le chemin de fer belge grandissait chaque jour avec la même rapidité.

On a dit encore qu'un emprunt nouveau rendrait la conversion impossible, qu'une émission de bons du trésor la rendrait difficile, que les nations chargées d'une forte dette perdaient une partie de leur force; — mais, quel que soit le mode d'encouragement adopté en faveur des sociétés, ces inconvénients subsisteront en grande partie. La garantie nuira plus encore à la conversion qu'un emprunt, parce qu'elle augmentera considérablement les demandes de remboursement; les avances pécuniaires ne pourront être faites qu'en prenant de l'argent quelque part, et si les emprunts affaiblissent une nation quand ils sont engloutis dans des guerres, ils deviennent, au contraire, un moyen de puissance et de richesse quand ils sont consacrés au développement de l'industrie nationale.

On peut évaluer à cinquante ingénieurs, quarante conducteurs, cent quatre-vingts surveillants, huit commis, trente-six dessinateurs, le personnel nécessaire pour mener les travaux avec une grande activité, de manière à terminer soixante lieues chaque année.

En Belgique, où l'on achève annuellement vingt lieues, le personnel du chemin de fer n'a jamais dépassé le chiffre de cent vingt-une personnes; chaque section est confiée à un ingénieur qui a sous ses ordres un conducteur et de quatre à douze surveillants, suivant l'importance des travaux d'art. L'administration centrale des chemins de fer en construction, se réduit à deux ingénieurs directeurs, un ingénieur, un chef comptable, un conducteur archiviste, deux commis et six dessinateurs.

Il n'y aurait donc pas d'augmentation bien notable à faire subir au corps des ponts-et-chaussées. Avec ce personnel, on pourrait diriger les travaux d'établissement sur une longueur de 60 lieues et les préparer sur une longueur de 90 autres lieues, de sorte que notre réseau de premier ordre pourrait être achevé en douze ans.

On commencerait naturellement par les lignes productives qui partent de Paris. Personne ne pourrait s'en plaindre, ce sont elles qui rendent les autre sfinancièrement possibles, en complétant leur revenu, et si, par la suite, on voulait enlever

toute incertitude aux prévisions du budget, on pourrait affermer les recettes du rail-way par adjudication publique et pour deux à trois années, ainsi que cela se pratique sur les routes à barrières de la Belgique.

En résumé,

Doter promptement la France d'un réseau de grandes lignes sans perturbation financière, mettre fin aux scandales de l'agiotage, exécuter le plus possible, avec le moins de dépense possible, sillonner les provinces mal partagées de chemins de fer, sans grever le trésor, attirer chez nous le commerce des transits, par la modicité des prix de transport, encourager la moralité des classes ouvrières et leur créer une ressource pour leur vieillesse, par l'établissement d'une caisse générale de secours; voilà les avantages que présente l'exécution par l'État.

La position n'est point encore gâtée, les compagnies se sont mises sous le coup de la résiliation, en refusant l'exécution de leur contrat. Que le gouvernement prenne une noble résolution, qu'il ressaisisse les lignes concédées, après avoir largement indemnisé les compagnies des dépenses qu'elles ont déjà faites, et les fautes commises l'année dernière seront bientôt réparées.

Si, au contraire, on persévère dans la voie déplorable où l'on s'est engagé, si l'on sacrifie sans regret les intérêts des départements pauvres, il

faudra faire aux compagnies une large part de bénéfice, pour attirer vers elles les capitaux du pays; car il y aurait quelque chose de pire qu'une répartition inégale des chemins de fer, ce serait de n'en pas avoir du tout.

# CHAPITRE XIV.

## DES DISPOSITIONS LES PLUS PROPRES A RÉDUIRE L'ÉTENDUE ET LA DÉPENSE DE NOTRE RÉSEAU.

**Vices du tracé des chemins de fer proposés aux chambres pendant la session de 1838. — Conditions principales auxquelles doivent satisfaire les chemins de fer chez nous. — Dispositions nouvelles à donner aux lignes du Midi. — On suppléerait ainsi aux routes directes de ceinture, et le réseau serait réduit à 736 lieues. — Durée des voyages entre les villes les plus importantes de France. — Économie qui résulterait de l'adoption de ce système. — Ordre à suivre dans l'exécution. — Il faut commencer par poser une seule voie. — Inutilité des entrées dans les villes. — Salles d'attente. — Disposition des stations.**

---

La direction des lignes artérielles qui composeront notre réseau doit être déterminée d'après les bases suivantes : la situation des pays que la politique générale ou les intérêts de notre commerce nous font une loi de réunir, puis, dans le détail de l'exécution, l'économie qui résultera de l'utilisation des lignes déjà existantes, et l'appréciation des rapports des villes les unes avec les autres.

Sous le point de vue d'ensemble, le projet soumis aux chambres, dans la session de 1838, était satisfaisant ; il se composait du chemin de l'Angleterre

à la Méditerranée et à l'Allemagne, du chemin de l'Océan à l'Allemagne et à la Méditerranée, du chemin de la Méditerranée à l'Allemagne ; ce sont bien là les grandes lignes qui doivent composer notre réseau de premier ordre, celui que l'État doit nécessairement exécuter.

Mais si ce projet était accepté dans ses détails, il aurait le double désavantage d'absorber d'immenses capitaux en multipliant sans nécessité le nombre des lignes qui aboutiraient à Paris et qui coûtent toujours extrêmement cher, et de compromettre la situation financière du réseau par suite de l'exagération du capital, de la longueur des voies qu'il faudrait entretenir, et de la multiplicité des lignes qui se partageraient les voyageurs.

Il n'est donc pas inutile de voir s'il n'existe pas telle ou telle combinaison possible, qui simplifierait ce réseau et nous mettrait à même d'en profiter dans un bref délai ; dix ans, par exemple.

Dans un pays comme le nôtre, où le temps a moins de valeur que la commodité, le point essentiel à considérer dans les rapports des villes entre elles, c'est que les journées ne soient point inégalement coupées par les voyages ; c'est, par exemple, que le trajet d'un point à un autre se fasse dans une demi-journée, de manière à ce que le retour puisse avoir lieu avant la nuit ou bien dans une journée, et alors le retour se ferait pendant la nuit ; ainsi l'on ne pourrait, sans inconvé-

nient, allonger le trajet de Paris à Lille. Pour franchir la distance qui sépare ces deux villes, il faudra 7 heures; en partant à 6 heures du matin, on arriverait à 1 heure de l'après-midi; on aurait 3 heures pour faire ses affaires, et le convoi qui se mettrait en mouvement à 4 heures, serait de retour à Paris vers 11 heures du soir.

Mais pour un trajet comme celui de Paris à Lyon qui durerait 16 heures, le convoi parti à six heures du matin n'atteindrait sa destination qu'à dix heures du soir; il n'arriverait qu'à minuit que ce serait exactement la même chose pour les voyageurs. La même observation s'applique au trajet de Paris à Marseille qui pourrait avoir lieu en 27 heures en suivant la ligne la plus courte, mais qui serait allongé de 2 heures sans inconvénient.

Pour aller de Paris à Bordeaux par Chartres, il faudrait 18 heures. Le convoi parti à 6 heures du matin de l'une de ces villes, arriverait au milieu de la nuit suivante. Un retard de 3 heures ne porterait aucun préjudice à ceux qui entreprendraient ce voyage.

En prenant ces observations pour base, le chemin de fer de Paris à Orléans devrait être prolongé jusqu'au canal du Berri près de Vierzon; de ce point, il se bifurquerait sur Marseille par Bourges, Nevers, Moulins, Roanne, Lyon, d'une part, et sur Bayonne, par Châteauroux, Angoulême, Bor-

deaux, Montmarsan de l'autre; un embranchement partirait de Bordeaux et irait relier Toulouse à ce système général.

Ce rail-way s'approvisionnerait de charbon aux bassins houillers de Comentry et de Saint-Étienne qu'il traverserait; il aurait une longueur totale de 456 lieues, savoir :

| | | |
|---|---|---|
| De Paris à Vierzon, | 50 | lieues. |
| De Vierzon à Bordeaux, | 110 | |
| De Bordeaux à Bayonne, | 54 | |
| De Vierzon à Lyon, | 85 | |
| De Lyon à Marseille, | 87 | |
| De Bordeaux à Toulouse, | 70 | |
| Total. | 456 | lieues. |

Dans le projet du gouvernement, cette longueur était

| | | |
|---|---|---|
| De Paris à Bayonne par Chartres, | 200 | lieues. |
| De Paris à Marseille par Dijon, | 220 | |
| De Paris à Toulouse, | 185 | |
| | 605 | lieues. |

La différence est donc de 149 lieues, mais ce n'est pas tout. Le projet du gouvernement ne dispensait pas du chemin de Marseille à Bordeaux (route du golfe de Gascogne à la Méditerranée) qui devait avoir 134 lieues. La disposition que nous venons d'indiquer en tiendra lieu jusqu'à un certain point pour les voyageurs.

En ce moment, le trajet de Bordeaux à Marseille

s'effectue par la diligence de Bordeaux à Toulouse, ou par bateaux à vapeur, de Bordeaux à Agen, et d'Agen à Toulouse; en diligence, il en coûte, terme moyen, 29 fr. pour franchir cette distance; à Toulouse on prend les bateaux de poste du canal du Midi, qui font le trajet de Toulouse à Beaucaire, moyennant 18 fr. aux dernières places; enfin à Beaucaire on prend la diligence jusqu'à Marseille, il en coûte 10 fr., total 57 fr. La durée du trajet est de 38 heures de Bordeaux à Toulouse, 51 heures de Toulouse à Beaucaire, 11 heures de Beaucaire à Marseille, total 100 heures, non compris le temps perdu dans les changements de véhicules. Par le chemin de fer, la distance serait de 282 lieues qui, à la vitesse moyenne de 8 lieues à l'heure, seraient franchies en moins de 36 heures et pour une somme de 46 fr. dans les dernières places (1). La nouvelle voie offrirait donc une économie de 64 heures sur le temps, et de 11 fr. sur le prix; elle aurait de plus l'avantage d'éviter les transbordements des malles et paquets, qui sont désagréables et assez coûteux.

Le chemin de fer de Paris à Strasbourg partirait de Corbeil et se dirigerait sur Melun, Vitry-le-Français, Bar-le-Duc, Toul, Nancy, Lunéville, Strasbourg; de Nancy il jetterait un embranchement sur Metz, et il se souderait ainsi au rail-way

(1) Nous avons pris ici le tarif de 16 centimes, qui pourrait subir une légère diminution, si c'était l'État qui exécutait ces lignes.

de Metz à Sarrebruck demandé en concession, qui lui fournirait de la houille à bas prix.

La longueur de cette ligne avec son embranchement serait de 130 lieues.

Le chemin de Paris à la mer ne serait autre que le rail-way du Havre par Rouen, et il aurait 47 lieues.

Enfin le chemin de fer de Paris à Bruxelles se confondrait avec celui du Havre jusqu'à Pontoise, il s'avancerait de là sur Lille par Amiens, Arras et Douay; de Lille partiraient trois branches, l'une sur Valenciennes, qui n'aurait que 7 lieues parce qu'elle se joindrait au chemin de fer de Denain, l'autre de Lille à Mouscron (frontière belge) qui aurait 3 lieues et demie de longueur, l'autre de Lille à Calais qui aurait 25 lieues; cette dernière branche est fort importante parce qu'elle deviendrait la route naturelle de l'Angleterre; elle serait de plus très-productive, et recevrait un nombre considérable de voyageurs riches qui prendraient sans aucun doute les premières places (1).

(1) Voici la progression suivie depuis l'année 1833 par le nombre des voyageurs Anglais débarqués dans les deux ports de Boulogne et de Calais :

| | |
|---|---|
| 1833, | 57,168 voyageurs. |
| 1834, | 63,675 |
| 1835, | 64,188 |
| 1836, | 90,814 |
| 1837, | 84,858 |
| 1838, | 87,061 |

En supposant un même nombre de voyageurs embarqués, ce serait déjà près de 200,000 personnes assurées sur toute la longueur du railway.

Le réseau ainsi déterminé embrasserait une étendue de 736 lieues; il pourrait être diminué provisoirement de 20 lieues en utilisant les chemins de Roanne à Saint-Étienne, et de Saint-Étienne à Lyon; mais il en résulterait un allongement de parcours et une perte de temps assez considérables.

En appliquant notre moyenne de 740,000 fr. par lieue à ces 736 lieues, et nous pouvons d'autant mieux le faire, que nous avons beaucoup réduit l'étendue des lignes dispendieuses des environs de Paris, la dépense totale s'élèverait à 545 millions. Cette somme devrait être réalisée en dix ans. Ce ne serait donc que 50 millions à demander chaque année aux capitalistes, et cette fois du moins l'emprunt ne profiterait pas seulement aux prêteurs, mais aussi à la nation qui l'aurait contracté.

En rapprochant les nombres qui expriment les distances des points extrêmes dans le système des lignes directes et dans celui qui nous occupe, on obtient le tableau suivant :

| | Lignes proposées. | Lignes directes. |
|---|---|---|
| Du Havre à Marseille, | 281 lieues. | 267 lieues. |
| Du Havre à Bordeaux, | 207 | 195 |
| De Strasbourg à Bordeaux, | 271 | 264 |
| De Strasbourg au Hâvre, | 163 | 165 |
| De Lille au Hâvre, | 110 | 115 |
| De Lille à Bordeaux, | 228 | 216 |
| De Lille à Marseille, | 302 | 288 |
| De Marseille à Strasbourg, | 345 | 235 |
| De Marseille à Bordeaux, | 282 | 159 |

Il n'y a donc de différence bien sensible que pour ces deux dernières communications ; mais il faut bien observer que, dans la seconde colonne, nous avons supposé les lignes de ceinture de Marseille à Bordeaux et de Lyon à Strasbourg exécutées ; alors ce ne serait plus 605 lieues, mais 912 lieues qu'il faudrait comparer à 456 lieues. Si les deux rail-ways de ceinture n'étaient pas exécutés, le trajet de Marseille à Strasbourg resterait à peu près ce qu'il est, et celui de Marseille à Bordeaux s'élèverait à 368 lieues. Du reste, avec ses 345 lieues, le chemin de fer de Marseille à Strasbourg serait encore fort utile aux voyageurs entre ces deux villes. Ce trajet coûte aujourd'hui 94 francs, et il dure 110 heures ; par le chemin de fer, il coûterait 55 francs, et s'effectuerait en 43 heures.

Ainsi constitué, notre réseau suffirait donc complètement aux besoins généraux de notre époque ; plus tard, lorsque notre activité industrielle et commerciale aura pris un nouveau développement, lorsque le temps sera devenu pour nous, ce qu'il est en Amérique, une valeur plus précieuse que l'or, ces allongements de parcours nous deviendront peut-être insupportables, et la vitesse des locomotives glissant sur les lignes les plus directes pourra seule satisfaire notre impatience ; alors quelques lignes nouvelles, celles de Paris à Brest par Chartres, Alençon, Laval, avec embranchement sur Nantes, celle de Lyon à Bâle par Mâ-

ceau, Dijon, Besançon deviendront nécessaires; mais remarquons bien qu'avant d'en venir là, nous avons encore un apprentissage complet à faire, et l'éducation d'un peuple ne s'achève pas en un jour.

Cette manière de réunir plusieurs chemins de fer à une assez grande distance de leurs points de départ, réduit considérablement les frais d'exploitation.

Ce qui importe surtout dans ces entreprises, c'est que les convois soient aussi complets que possible. Or, le résultat direct de la convergence des rail-ways est de réunir dans un même train les voyageurs partis des points les plus opposés; ainsi, par exemple, chaque convoi parti de Marseille renferme les voyageurs pour Bordeaux, Bayonne, — Paris, Lille, le Havre, — Strasbourg et l'Allemagne. En combinant les heures de départ d'une manière convenable, les convois de Strasbourg, Paris, Bordeaux et Marseille, se rencontrent à la gare centrale du canal du Berri, il se fait alors une échange de voyageurs entre les différentes voitures, et quand les convois repartent, chacun d'eux contient les voyageurs de trois directions opposées se rendant dans un même point. Cette observation a déjà été l'objet de nombreux développements dans un des chapitres qui précèdent (1).

(1) Voyez le chapitre VI, 2e partie.

Les lignes de Paris à Rouen et de Paris à Orléans, sont les seules qui soient bien étudiées en ce moment, ce sont celles dont on espère le plus de revenu; il serait donc à la fois juste et naturel de les entreprendre les premières : on les exécuterait à simple voie, mais en ayant le soin de faire les achats de terrains et les travaux d'art pour deux voies; ce ne serait que plus tard, lorsque le besoin des voyages aurait augmenté, lorsque l'achèvement de la ligne de Bordeaux ou de Lyon aurait rendu le service difficile avec une seule file de rails, lorsque l'industrie des machines aurait pris en France assez de développement pour fournir à nos chemins de fer le matériel nécessaire au transport des marchandises (1), que deux voies deviendraient nécessaires sur la partie commune à plusieurs routes; ainsi de Paris à Vierzon, de Paris à Montdidier et de Paris à Rouen, ce qui formerait à peu près le sixième de la longueur totale du réseau. Il faut bien observer que notre estimation de 740,000 fr. se rapporte à un chemin de fer à une seule voie sur les $\frac{5}{6}$ de sa longueur, et à double voie sur le dernier sixième.

Cette manière de procéder à l'exécution des

(1) Il ne faut pas croire que ce développement s'acquière en peu de temps. En Angleterre, parmi les rail-ways nouvellement établis, celui de Liverpool est le seul qui ait un matériel suffisant pour transporter les marchandises; la compagnie de Birmingham, malgré tout son désir d'imiter cet exemple, n'a pu encore porter que des voyageurs, parce qu'elle ne possède pas un matériel suffisant pour monter un service de roulage.

rail-ways présente bien des avantages; elle n'expose pas aux mécomptes, elle permet de construire dans un même temps une plus grande longueur de chemin; elle diminue la durée des travaux, conséquemment les intérêts des capitaux, pendant la construction; enfin elle apporte une notable économie dans l'achèvement des remblais et des déblais nécessaires à la seconde voie qui se font à l'aide de la voie posée et avec les machines employées au service du chemin de fer. Cela est si vrai, que M. Stephenson a ouvert perpendiculairement toutes les tranchées du rail-way de Birmingham, et qu'il a préféré les soutenir par des travaux provisoires assez dispendieux plutôt que de leur donner l'inclinaison convenable avant l'achèvement du rail-way : il a pensé avec raison que l'économie apportée dans les transports des terres, par l'utilisation du chemin de fer lui-même, compenserait et au-delà toutes les dépenses de soutènement.

Une seconde mesure qui apporterait une économie notable dans la dépense occasionnée par les chemins de fer, consisterait à éviter autant que possible la traversée des villes, et à réduire, jusqu'au parfait achèvement du rail-way, les gares et stations aux angars nécessaires pour abriter les voyageurs et le matériel par les temps de pluie. L'entrée au milieu des villes est une amélioration tout à fait de luxe. La compagnie du rail-way de

Liverpool à Manchester est la seule qui en ait fait la dépense pour la ville de Liverpool, et il est probable que ce projet ne lui serait jamais venu à l'esprit si la clause qui limite ses bénéfices n'exagérait un peu sa munificence. En Belgique, un seul cas excepté, celui qui se présente à la traversée de Bruges, aucune ligne de chemin de fer ne pénètre dans l'intérieur des villes, c'est ordinairement auprès des faubourgs que passe le railway; quand la ville est fortifiée, le chemin de fer reste en dehors de la ligne des fortifications. L'omnibus devient donc un complément indispensable du chemin de fer, et peu importe dès lors que la station soit un peu plus ou un peu moins éloignée; ces dernières voitures, établies par les propriétaires des hôtels les mieux tenus, règlent leurs heures de départ sur celles du railway, et le prix pour lequel elles se chargent des voyageurs et de leurs malles est si modeste, qu'à moins de porter ses effets soi-même, il est toujours économique d'en profiter.

Les salles d'attente, disions-nous tout à l'heure, doivent être construites avec la plus grande simplicité. L'administration belge, qui avait poussé l'application de ce principe jusque dans ses dernières limites, puisque plusieurs de ses salles d'attente ne contenaient pas seulement de banquettes, a recherché depuis quelle pouvait être l'influence

de la disposition des salles d'attente sur le classement des voyageurs dans les différentes espèces de voitures ; on avait pensé qu'en réunissant dans des salles séparées les voyageurs des berlines et ceux des diligences, on attirerait vers ces places un plus grand nombre de personnes poussées par leur vanité. L'expérience a trompé ces calculs, et le classement des voyageurs n'a pas subi de changement appréciable.

On devra donc attendre pour décorer les salles que le réseau soit achevé ; on devra surtout proscrire avec soin ces arcs de triomphe qui s'élèvent en Angleterre aux abords des chemins de fer et qui engloutissent inutilement d'énormes capitaux (1). Mais ce serait un mauvais calcul que de réduire l'étendue des stations dans un but d'économie. La conservation du matériel, la régularité du service, la sûreté des voyageurs exigent de vastes hangars disposés de manière à recevoir les marchandises et les voitures, et à permettre tous les mouvements sans la moindre confusion. Un bâtiment de cette nature doit toujours avoir 60 à 100 mètres de longueur, et 16 à 20 mètres de largeur, de manière à pouvoir recouvrir 5 à 6 voies parallèles ; l'une des voies extrêmes, celle de gauche ordinairement, est exclusivement consa-

(1) La décoration de la façade de l'une des stations du rail-way de Birmingham, coûte 875,000 francs.

crée aux départs, celle de droite est réservée pour les trains qui arrivent; les voies intermédiaires servent au stationnement des voitures de réserve et aux mouvements des machines et des wagons pendant l'organisation de chaque convoi; des plateaux tournants, placés aux extrémités des gares, facilitent et simplifient beaucoup toutes ces manœuvres.

Une station bien organisée doit contenir en outre une vaste remise pour les locomotives, et qui sert en même temps d'atelier de nettoyage, des fours à coke, et une forgerie dans laquelle s'effectuent les réparations importantes. Toutes ces choses sont fort dispendieuses à établir, surtout près d'une ville comme Paris où les terrains sont très-chers; mais ce sont là de ces dépenses que l'on ne regrette pas, et qui sont toujours largement compensées par les avantages qu'elles procurent.

On peut évaluer à 7 ou 8 hectares la surface occupée par une station de premier ordre, et à 2 millions la dépense qu'elle occasionnera aux abords de Paris.

Sur le chemin de fer de Paris à Saint-Germain, les deux gares de Paris et du Pecq, réunies à l'atelier d'outillage, ont coûté près d'un million. L'administration de ce rail-way n'a cependant pas eu à s'occuper des transports de marchandises qui nécessitent toujours un vaste emplacement, et

elle ne possède qu'un matériel approprié à des courses de peu de durée.

C'est donc pour nous une nouvelle raison de réduire autant que possible le nombre des railways qui aboutissent directement à Paris, car cette dépense si forte, répartie entre plusieurs chemins de fer, deviendrait très-légère pour chacun d'eux.

# CHAPITRE XV.

## DE LA FIXATION DES TARIFS.

Coup d'œil sur l'exploitation des chemins de fer belges depuis le mois de novembre 1838. — Dépense moyenne de construction des treize lieues qui unissent Liége à Verviers. — Augmentation du prix des places dans les convois. — Résultats produits par cette augmentation sur le nombre des voyageurs et le chiffre des recettes. — Organisation du service des marchandises. — Expérience contraire faite sur le chemin de fer de Saint-Germain. — Réduction introduite dans les prix des places. — Résultats de cette réduction sur le nombre des voyageurs et sur le chiffre des recettes. — Des tarifs en Angleterre comparés aux prix des transports sur les autres voies de communication. — Tarifs à fixer en France soit pour le gouvernement, soit pour les compagnies.

---

De toutes les questions que soulève l'exploitation des chemins de fer, la plus délicate, sans aucun doute, est celle des tarifs. Il y a telle manière de la résoudre qui fera de nos chemins de fer une création nationale; telle autre manière qui les réduira à un service de poste très-accéléré.

Nous avons déjà exposé d'une manière générale les motifs qui nous faisaient préférer la première de ces deux solutions; mais, pendant le semestre qu'a duré l'impression de cet ouvrage, l'expérience est venue confirmer nos prévisions

d'une manière complète, et l'on peut considérer désormais la supériorité des tarifs modiques comme incontestable.

Exposons brièvement les faits :

Le chemin de fer belge a été exploité jusqu'à ce jour sous l'influence de ce principe, qu'il devait couvrir toutes ses dépenses.

Les sections achevées les premières ayant peu coûté à établir, le seul service des voyageurs a suffi pour donner de beaux dividendes pendant les deux premières années. Mais comme, à mesure que le rail-way avançait vers Liége, on livrait à la circulation des lignes de plus en plus dispendieuses, tandis que les recettes ne croissaient qu'en raison du nombre des sections exploitées, il est arrivé un moment où les revenus du chemin ont tout juste suffi pour payer les dépenses courantes et les intérêts du capital emprunté. Cette situation financière est celle de l'année 1838. Maintenant toutes les sections d'une construction facile sont à peu près terminées; tandis qu'il reste de grandes dépenses à faire entre Liége et Verviers, Mons et Namur.

Le plan incliné d'Ans à la Meuse, et le pont sur lequel le chemin de fer traversera cette rivière ont été adjugés, moyennant une somme de 2,400,000 f. Le passage sinueux de la vallée de la Vesdre nécessitera des travaux considérables, de sorte que l'on peut estimer à 800,000 fr. par lieue le prix

moyen du chemin de fer belge entre Liége et Eupen. Si donc les recettes croissent toujours suivant la même loi, et tout fait présumer qu'il en sera ainsi, le rail-way finira par devenir une charge pour l'État. En présence de ce fait, il y avait deux partis à prendre : l'un qui consistait à ouvrir au chemin de fer une nouvelle source de revenu, en organisant les transports de marchandises sur une large échelle; l'autre, qui semblait beaucoup plus simple, et qui consistait à augmenter le prix des places.

L'administration belge s'est arrêtée à ce dernier remède; a-t-elle pensé qu'il serait plus efficace que l'autre? a-t-elle cherché à diminuer le nombre de ses voyageurs pour organiser son service de roulage? ou bien, n'a-t-elle voulu que tenter une expérience? C'est ce que nous ne pouvons préciser. Quoi qu'il en soit, voici comment a été réglé son nouveau tarif, par voyageur et par kilomètre.

| | |
|---|---|
| Diligences, | 8 centimes. |
| Char-à-bancs, | 5 |
| Wagons, | 3 7/10 |

Les berlines ont été supprimées, elles ne transportaient que la centième partie des voyageurs. En comparant ces prix avec ceux qui existaient précédemment, on voit que l'augmentation a principalement porté sur les dernières places; aussi a-t-elle eu pour résultat d'éloigner des chemins de fer une

foule d'artisans qui prenaient cette voie pour se rendre à leur ouvrage dans les environs des villes, et de réduire d'un tiers le nombre des voyageurs,

La recette moyenne par personne s'est accrue en même temps de 45 centimes, et le classement des voyageurs a subi une notable amélioration.

Sur 100 voyageurs 18 ont pris les diligences, 33 les char-à-bancs, 52 les wagons.

Mais le but que l'on se proposait a-t-il été atteint? la recette globale a-t-elle augmentée?

C'est ce que nous allons déterminer en prenant la moyenne des recettes par jour et par section, pendant les années 1837, 1838 et 1839.

La moyenne des recettes, par jour et par section, avait été

| | |
|---|---|
| En novembre 1837, de | 739 fr. |
| décembre, | 776 |
| janvier 1838, | 616 |
| Total | 2,131 |

| | |
|---|---|
| Elle a été en novembre 1838, de | 747 fr. |
| décembre, | 671 |
| janvier, | 702 |
| Total. | 2,120 |

La différence est donc presque insensible, et ce fait est d'autant plus remarquable, que le dernier trimestre correspond à une époque de crise pour la Belgique.

Le nouveau tarif a été mis en vigueur vers le

milieu du mois de février, qui a été marqué par une assez grande diminution dans le chiffre des recettes. Laissons de côté cette époque de transition, et passons de suite aux mois de mars, avril et mai.

La recette moyenne par voyageur et par section avait été :

| | |
|---|---|
| En mars 1838, de | 859 fr. |
| avril, | 950 |
| mai, | 1,010 |
| Total | 2,819 |

Elle a été cette année :

| | |
|---|---|
| En mars 1839, de | 700 fr. |
| avril, | 900 |
| mai, | 950 |
| Total | 2,550 |

Ainsi l'*augmentation apportée dans les tarifs, a diminué sensiblement les recettes.*

Et comme les dépenses resteront à peu près constantes, si l'on conserve le même nombre de départs journaliers, on peut dire que l'élévation du tarif belge a frappé les classes ouvrières, sans produire aucun bon résultat.

Le véritable remède, celui qui était indiqué par les avant-projets, consistait donc à organiser un service de roulage. C'est ce qui vient d'être essayé depuis le 15 avril. On a établi des convois spéciaux à petite vitesse, sur lesquels les marchandises sont

reçues par poids de 1,000 kil., et moyennant une rétribution de 50 centimes par tonne et par lieue.

Cette organisation est vicieuse. Le gouvernement, pour se soustraire à la responsabilité des pertes et avaries, donne à l'expéditeur le droit d'accompagner ses marchandises; il lui impose de plus l'obligation de pourvoir au chargement et au déchargement des wagons. Il résulte de là que les expéditeurs sont obligés de recourir aux maisons de roulage, ce qui augmente inutilement leur dépense, ou les écarte du chemin de fer. Si l'administration belge veut rendre son rail-way réellement utile au commerce, et productif pour le trésor, il faudra non seulement qu'elle transporte les marchandises à ses risques et périls, mais encore qu'elle fasse les chargements, déchargements, conduites au chemin de fer, conduites à destination. Elle atteindrait facilement ce but, en passant un marché avec une maison de roulage, comme vient de le faire la compagnie du chemin de fer de Londres à Birmingham.

Le tarif, fixé à 50 centimes par tonne et par lieue, est trop fort s'il est définitif. Sur un chemin de fer comme celui de Belgique, qui paie les intérêts de son capital de construction avec le seul produit des voyageurs, un tarif de 28 centimes donnerait encor de fort beaux bénéfices. Mais il est probable que le gouvernement a craint de frapper trop précipitamment le roulage auquel il allait

faire concurrence; et que, loin de chercher à accroître rapidement ses transports de marchandises, il a voulu prendre le temps de rompre ses employés à ce nouveau service, et de réunir un matériel suffisant pour le faire avec économie et régularité.

L'ordonnanee qui règle le roulage du chemin de fer contient une disposition nouvelle tout à fait heureuse. Il est dit : « Lorsque les marchandises « seront expédiées dans des sacs ou des paniers, le « retour des sacs ou paniers aura lieu sans frais et « par le premier convoi spécial au plus tard. »

Le but que l'on s'est proposé est facile à deviner. La fabrication du sucre indigène prend depuis quelques années un vaste développement en Belgique, et cette industrie, à peu près nulle en 1834, comptait 15 fabriques en activité en 1836, qui ont versé dans le commerce plus de 2 millions de kilog. En ce moment le nombre des sucreries est de 50, et leur production augmente chaque jour.

Le sucre brut qu'elles produisent est ordinairement expédié aux raffineries d'Anvers et de Gand, et il devient plus tard l'objet d'exportations assez considérables (1).

C'est donc pour faciliter cette branche de commerce, c'est aussi pour attirer les farines qu'expédient les nombreux meuniers de Louvain, pour faciliter la circulation des grains et celle des houilles,

(1) Voyez la note 27 à la fin du volume.

que cette mesure a été prise; il n'est pas douteux qu'elle n'atteigne pleinement son but.

Pendant que ces expériences étaient faites en Belgique, la compagnie de Saint-Germain, songeant à utiliser la force perdue de ses machines qui ne traînent moyennement que 112 voyageurs, lorsqu'elles pourraient en remorquer 500, essaya de réduire le prix de ses places pour attirer un plus grand nombre de voyageurs. Mais, procédant avec sagesse, elle tenta un premier essai sur les stations intermédiaires.

Le prix des stations était depuis le 5 juillet 1838 :

| | | |
|---|---|---|
| Pour Asnières, | 45 c. dans les wag. garnis, | 40 c. dans les wag. ord. |
| Pour Nanterre, | 90 | 75 |
| Pour Chatou, | 1 f.,20 | 80 |

Le 22 novembre elle les réduisit aux nombres ci-dessous :

| | Wagons garnis. | Wagons simples. |
|---|---|---|
| Asnières. | 0 fr. 40 cent. | 0 fr. 30 cent. |
| Nanterre, | 0 80 | 0 50 |
| Chatou, | 1 00 | 0 60 |

La recette des stations intermédiaires pendant 12 jours du mois de novembre avait été de 954 f. 65 cent., et le nombre des voyageurs de 1362. Pendant les 12 jours suivants, les stations produisirent une recette de 1,112 fr. 30 cent., et un mouvement de 2,202 voyageurs.

Ainsi, une diminution de 33 p. 100 sur le prix

des places, avait augmenté de 16 et demi p. 100 le chiffre des recettes et de 61 p. 100 celui des voyageurs. On n'hésita pas dès-lors à faire l'application du nouveau tarif au chemin entier. Le prix des dernières places, fixé primitivement à 1 fr., pour toute la distance, fut réduit à 75 centimes, soit 4 centimes par kilomètre; de sorte que par un mouvement contraire, le chemin de fer de Saint-Germain et le chemin de fer belge sont arrivés au même tarif.

Mais, tandis que le chemin de fer belge n'avait pas changé sa position financière en augmentant ses prix, le chemin de fer de Saint-Germain éprouva une amélioration sensible à la suite de la réduction indiquée.

On avait porté :

En janvier, février et mars 1838, 160,542 voyageurs.
Qui avaient produit 172,515 fr. de recette.

On transporta :

En janvier, février et mars 1839, 236,889 voyageurs.
Qui produisirent 189,545 fr. de recette.

De sorte qu'il y eut accroissement de 48 p. 100 sur le chiffre des voyageurs, et de 10 p. 100 sur celui des recettes.

Deux conclusions fort remarquables ressortent de ces faits :

La première, qu'au point de vue des compa-

gnies, le prix le plus avantageux à fixer pour les dernières places est très-près de 4 cent. par kilomètre.

La seconde, qu'un gouvernement qui ne craint pas de se donner de la peine, peut abaisser le prix de ses places jusqu'à 3 centimes par voyageur porté à 1 kilomètre; puisqu'alors la recette est à peu près la même que pour le prix de 4 centimes.

Il semble d'après cela qu'il devient inutile de se préoccuper des tarifs, et qu'on peut les abandonner au libre arbitre des sociétés; car leur intérêt, loin d'être en contradiction avec l'intérêt général, marche au contraire dans le même sens. Mais il n'en est pas toujours ainsi, et voici dans quels cas.

La compagnie du chemin de fer de Liverpool ne porte moyennement que 75 voyageurs par convoi. Ses machines pourraient, sans plus de dépense, remorquer une charge double ou triple. Cette charge s'obtiendrait par un abaissement convenable du prix des dernières places. Pourquoi cet abaissement n'est-il pas adopté?

C'est parce que les bénéfices de l'exploitation sont limités à 10 p. 100, et que la compagnie choisit le moyen de gagner son revenu fixe en se donnant le moins de peine possible.

Avant l'établissement du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, 4 diligences faisaient chaque jour le trajet entre ces deux villes, 2 autres diligences desservaient la route de Lyon à Rive-de-Gier, et

deux voitures partaient chaque matin, l'une de Rive-de-Gier, l'autre de Saint-Chamond, et revenaient dans la soirée. On payait 9 fr. dans le coupé et 6 fr. dans la rotonde, pour toute la distance de Lyon à Saint-Étienne.

Lorsque l'exploitation du chemin de fer commença, des convois directs furent établis en concurrence de ces diverses voitures, de manière à satisfaire les intérêts de toutes les villes traversées, et le prix des places, qui n'avait pas été limité par le cahier des charges, fut fixé à 4 fr. dans les premières places, et 2 fr. dans les secondes. Les entreprises de diligences, cessèrent immédiatement leur service.

Mais alors la compagnie concessionnaire supprima le convoi direct de Saint-Étienne à Saint-Chamond, diminua le nombre de ses voyages et doubla le prix de ses places.

Pourquoi les diligence ne se relevèrent-elles pas à Saint-Chamond? pourquoi n'entreprirent-elles pas de faire le trajet de Lyon à Saint-Étienne en concurrence avec le chemin de fer qui n'allait pas plus vite qu'elles, et qui faisait payer 48 cent. dans ses premières places et 28 centimes dans ses dernières?

C'est qu'un chemin de fer établi entre deux points possède de fait le monopole des transports, et que jamais une entreprise de voitures publiques ne se hasardera à lui faire concurrence.

Le canal de Loing est grevé de péages exorbitants, qui dépassent, dans certains cas, 1 fr. par tonne et par lieue, et cependant il a été jusqu'à ces dernières années une de nos lignes navigables les plus fréquentées.

Pourquoi les charbons ont-ils pris le canal de préférence à la voie de terre qui leur eût coûté meilleur marché, et qui aurait eu l'avantage de la vitesse?

C'est parce que le canal de Loing est peu étendu relativement aux voies navigables que doivent parcourir les charbons qui arrivent à Paris, qu'il forme la tête d'une ligne importante; qu'à l'époque dont nous parlons ici il n'avait pas de concurrence, et que, les péages eussent-ils été plus élevés encore, les marchandises arrivées par eau l'auraient encore pris afin d'éviter les transbordements.

Si donc nous ne fixons pas de limite aux tarifs de nos compagnies, et que le mode actuel de concession continue à prévaloir, ne viendra-t-il pas un moment où l'une de nos lignes concédées, se trouvant dans la même position que le canal de Loing, ne composera plus qu'une fraction restreinte des chemins de fer auxquels elle servira de tête, et alors la compagnie concessionnaire ne sera-t-elle pas involontairement poussée à tenir, comme celle de Liverpool, le prix de ses places à un taux qui éloignera tous les voyageurs peu aisés?

Il est donc nécessaire de stipuler un tarif *maxi-*

*mum* qui ne devra point être dépassé. Non pas dans le but de limiter les bénéfices des compagnies, mais afin d'empêcher l'exclusion des classes pauvres et celle des matières encombrantes.

En Angleterre, les bills de travaux publics sont toujours accompagnés des prix *maximum* des transports. Voici le tarif annexé au bill de concession du chemin de fer de Liverpool, qui a servi de modèle pour toutes les concessions ultérieures :

| | Péage. | | Transport. | |
|---|---|---|---|---|
| Pierre calcaire, | 6 c. | 25 | 19 c. | 00 |
| Houille, engrais et matériaux de grandes routes, chaux, | 9 | 37 | 15 | 63 |
| Coke, charbon de bois, sable, argile, pierres de taille, matériaux de construction, | 12 | 50 | 15 | 63 |
| Sucre, grains, plomb, fer, bois de construction, | 15 | 62 | 21 | 55 |
| Cotons, laines, cuirs, objets manufacturés, | 18 | 75 | 26 | 30 |
| Vins, verres, et objets faciles à avarier, | 18 | 75 | 33 | 00 |
| Voyageurs passants sur la route en fer dans leur voiture, | 11 | 00 | 00 | 00 |

Le tarif annexé à la concession du rail-way de Darlington était divisé de même, seulement les péages en étaient moins élevés de 2 centimes. Ainsi la houille ne payait que 7 centimes, et les marchandises de prix 16 centimes par kilomètre (1).

(1) Le péage moyen sur les canaux anglais est généralement plus élevé ; ainsi sur les cent cinq lieues qui unissent Manchester à Londres la houille paie 11 cent. par kilomètre ; elle en paie 15 entre Londres et Birmingham, et 17 entre Londres et Bristol. C'est là une nouvelle preuve de la supériorité des chemins de fer sur les canaux, quand ces deux voies de communications sont placées dans des conditions semblables.

Le principe du libre parcours étant consacré dans tous les bills de chemins de fer, c'est surtout du péage qu'il faut se préoccuper. Or, le péage d'un rail-way comme celui de Liverpool, qui coûte en ce moment 3 millions par lieue, est vraiment très-modéré.

La compagnie n'a cependant pas pu en profiter, à cause de la concurrence du canal de Bridgewater, et elle a réduit successivement le prix de ses transports à 25 centimes par tonne et kilomètre, puis à 16 centimes, ce qui fait 7 fr. 90 centimes pour toute la distance.

Avant l'établissement du chemin de fer, le transport d'une tonne de marchandises, de Liverpool à Manchester, coûtait 50 fr. 40 centimes par le roulage, et 15 fr. 12 centimes par le canal. Sur cette dernière voie, le trajet durait 11 jours. Aujourd'hui des barques de 35 à 40 tonnes, franchissent la distance entière en 15 heures et pour le prix de 7 fr. 56 centimes. L'administration du chemin de fer a dû régler ses tarifs en conséquence, et, malgré la réduction que nous avons signalée, elle réalise encore un bénéfice net de 5 cent. par tonne, portée à 1,000 mètres.

Le péage sur les voyageurs a été fixé par personne et par lieue, à 12 centimes et demi dans les convois de première classe qui ne s'arrêtent pas aux stations, et à 10 centimes pour les dernières places des convois ordinaires; et il a été stipulé que la

compagnie ne pourrait prendre plus de 22 cent. par personne, tous frais compris.

L'administration du rail-way a cru conforme à ses intérêts de régler ainsi le prix des transports dans ses convois ordinaires.

| | |
|---|---|
| Voitures fermées, | 13 cent. |
| Wagons, | 9 |

Avant l'établissement du chemin de fer, le prix des places dans les diligences était de 20 centimes dans l'intérieur et de 12 centimes à l'extérieur. Mais, comme la route de terre a 3 lieues de plus que le chemin de fer, les prix comparatifs étaient de 25 et 15 centimes.

La diminution des prix a donc été de moitié, tant sur le transport des voyageurs que sur celui des marchandises.

La compagnie du rail-way de Birmingham vient d'adopter des prix plus élevés. On paie sur ce chemin :

| | |
|---|---|
| Dans les berlines, | 20 cent. |
| diligences, | 16 1/2 |
| Wagons, | 11 1/2 |

Avant l'établissement de la route en fer, le prix des places dans les diligences était de 32 cent. dans l'intérieur, et de 20 centimes à l'extérieur. Le roulage prenait 2 fr. 24 centimes par tonne et par lieue, et les bateliers 1 fr. 5 centimes. C'est

donc encore une diminution de moitié dans les prix, qui a été introduite par le chemin de fer.

Le tarif accordé au chemin de fer de Saint-Germain était par voyageur de 5 cent. pour le péage, et de 0 fr. 25 pour le transport, en tout 0 fr. 075 par kilomètre.

La compagnie a conservé le maximum de son tarif pour les premières places, et elle a réduit celui des dernières, d'abord à 5 cent., puis à 4 cent.

En calculant, d'après l'exploitation de 1838, le tarif qui lui serait nécessaire pour recouvrer 5 p. 100 de son capital et payer ses dépenses courantes, on a, pour le péage, 0 fr. 0348, savoir :

| | | |
|---|---|---|
| Entretien, | 0 fr. | 0058 |
| Administration, | | 0040 |
| Intérêt et amortissement, | | 0250 |
| | 0 fr. | 0348 |

Pour le transport, 0 fr. 0186, savoir :

| | | |
|---|---|---|
| Traction, | 0 fr. | 0136 |
| Administration, | | 0040 |
| Intérêt du capital du matériel, | | 0010 |
| | 0 fr. | 0186 |

Total général par voyageur porté à 1 kilomèt., 0 fr. 0534.

Mais comme nous l'avons déjà fait observer, ce prix est fort élevé, soit à cause des dépenses faites pour le chemin de Versailles, rive droite, qui n'est pas encore exploité, soit à cause de la proximité de Paris.

En appliquant le même calcul au chemin de fer belge, on a pour le péage :

| | | |
|---|---|---|
| Entretien et administration, | o fr. | 0070 |
| Intérêt et amortissement, | o | 0116 |
| Total du péage. | o fr. | 0186 |

Pour le transport :

| | | |
|---|---|---|
| Traction, | o fr. | 0129 |
| Administration, | o | 0020 |
| Intérêt du capital du matériel, | o | 0019 |
| Total du transport. | o fr. | 0168 |

Total général par voyageur porté à 1 kilomèt., o fr. 0354.

En répartissant cette somme entre les diverses voitures, on voit qu'elle se divise ainsi :

| | Péage. | | Transport. | |
|---|---|---|---|---|
| Berlines, | 4 cent. | 3 | 3 cent. | 7 |
| Diligences, | 3 | 7 | 3 | 3 |
| Char-à-bancs, | 2 | 4 | 2 | 1 |
| Wagons, | 1 | 1 | 1 | 6 |

Ainsi, en Angleterre où les chemins de fer coûtent deux fois aussi cher que chez nous, les péages sur les marchandises ne sont moyennement qu'un tiers plus élevés que les nôtres. On doit donc considérer les tarifs annexés à nos cahiers des charges, comme bons. Une seule modification devrait y être introduite, et cette modification consisterait à autoriser les compagnies à régler, suivant leur convenance, le prix des places des voitures de luxe.

Pour donner un point de comparaison, nous avons calculé le tarif qui devrait être adopté, si l'exécution des grandes lignes était remise aux soins de l'État.

Ce tarif s'applique à un chemin de fer comme celui de Paris à Marseille, sur lequel les estimations les plus modérées supposent un mouvement annuel de 260,000 voyageurs et de 140,000 tonnes de marchandises. Conformément à la règle généralement adoptée, nous avons fait peser sur les marchandises une portion du péage à peu près double de celle qui porte sur chaque voyageur.

Le prix de la voie a été supposé en moyenne de 160,000 fr., par kil. (1), celui du matériel de 25,000 fr. Les frais d'entretien, qui s'élèvent à 2,500 fr. à Saint-Étienne, ont été portés à 3,000 fr., et les dépenses d'administration ont été prises sur les chemins de fer belges avec une bonification d'un tiers. En employant d'ailleurs les méthodes indiquées ci-dessus pour calculer les dépenses par voyageur ou par tonne de marchandise, on obtient pour le péage :

(1) Les chemins de fer établis dans les environs de Lyon, ont coûté sans matériel :

| | |
|---|---|
| Celui de Lyon à Saint-Étienne, | 200,000 fr. par kilomètre. |
| Celui de Roanne à Saint-Étienne, | 101,000 |
| Celui de Montbrison, | 16,000 |

Le chemin de fer de Cette, qui vient d'être achevé, coûte 115,000 fr. par kilomètre.

| | Par voyageur. | | Par tonne. | |
|---|---|---|---|---|
| Intérêts des capitaux et amortissement, | 0 fr. | 0154 | 0 fr. | 0300 |
| Entretien de la voie, | 0 | 0070 | 0 | 0085 |
| Administration, | 0 | 0020 | 0 | 0030 |
| Total du péage. | 0 fr. | 0244 | 0 fr. | 0415 |

Pour les frais de transport :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Intérêt du prix du matériel, | 0 fr. | 0023 | 0 fr. | 0050 |
| Frais de traction, | 0 | 0180 | 0 | 0300 |
| Administration, | 0 | 0018 | 0 | 0035 |
| Total du transport. | 0 fr. | 0221 | 0 fr. | 0385 |

Ces frais, combinés avec le classement des voyageurs dans les diverses voitures, donnent pour chacune d'elles :

| | Péage. | | Transport. | | Total. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Voitures de 1re classe, | 0 fr. | 040 | 0 fr. | 035 | 0 fr. | 075 |
| de 2e classe, | 0 | 027 | 0 | 023 | 0 | 050 |
| de 3e classe, | 0 | 019 | 0 | 016 | 0 | 035 |

Quant au tarif des marchandises il devrait varier entre 7 et 12 centimes par tonne et par kilomètre, savoir :

| | Péage. | | Transport. | | Total. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Pour les matériaux de construction, et pour les engrais. | 0 fr. | 0400 | 0 fr. | 030 | 0 fr. | 070 |
| Pour les blés, grains, minerais, coke, bois à brûler. | 0 | 0415 | 0 | 0385 | 0 | 080 |
| Pour les fontes et fer ouvrés, boissons, coton, lainages et objets d'épicerie. | 0 | 0700 | 0 | 050 | 0 | 120 |

Pour les compagnies, ces chiffres devraient subir une légère augmentation, d'abord parce qu'elles

ont à payer des frais d'administration plus considérables que l'État; en second lieu, parce que l'on doit calculer l'intérêt de leurs capitaux à plus de 5 p. 100.

C'est pour cela que les tarifs adoptés en 1837 nous semblent aussi parfaits qu'ils peuvent l'être.

## CHAPITRE XVI.

### D'UNE LOI A FAIRE SUR LES TRAVAUX PUBLICS.

Conclusion générale des observations qui précèdent. — Il faut choisir entre le principe de l'association et le système d'exécution par l'État. — Loi à faire sur les travaux publics.

---

Le projet de loi qui termine ce chapitre sert de résumé aux observations diverses exposées dans la seconde partie de cet ouvrage.

Une appréciation inexacte de la puissance de l'industrie privée a poussé les chambres dans une voie déplorable dont il faut sortir au plus vite. On a pris pour l'esprit d'association ce qui n'était que l'agiotage et la cupidité; on a cru à la sincérité de ces puissantes compagnies, nouvelles Minerves, sorties tout armées du giron de la Bourse, et

qui sont venues mourir dans le ventre de leur mère.

Aujourd'hui le mal est complet, la confiance est perdue. Ce ne sont pas des palliatifs, mais une grande et énergique résolution qui est devenue nécessaire.

L'expérience du passé sera-t-elle perdue? Croira-t-on que, dans un pays où les exemples de la veille profitent si peu aux hommes du lendemain, *la* leçon reçue par nos joueurs de Bourse préservera de l'agiotage les spéculations à venir? Persévérera-t-on, en un mot, dans le système de l'exécution *par* les compagnies? Eh bien! il faudra montrer qu'on le veut sincèrement; il faudra débarrasser les sociétés de ces minutieuses entraves auxquelles on les a assujetties; il faudra calculer sans envie comme sans regret les bénéfices qu'elles pourront recueillir un jour.

Mais alors plus de partage inégal entre l'État et les compagnies, surtout pas de garantie d'intérêt. Il faudra que les concessionnaires sachent bien qu'après avoir réalisé des primes considérables, pendant que durera la fièvre des spéculations, ils ne viendront pas demander au Trésor le remède d'un mal qu'ils auront seuls fait naître.

Modifier les conditions d'art dans les limites imposées pour la sûreté du public, soutenir les compagnies honnêtes, mais malheureuses, par des

avances pécuniaires, voilà à quoi devra se réduire l'intervention protectrice de l'État.

Si, au contraire, on reconnaît que, loin d'encourager l'industrie en lui confiant des entreprises gigantesques, on n'a fait que constater son inexpérience complète; que l'exécution de notre réseau artériel par l'État peut seul lever toutes les difficultés relatives aux appels de fonds, au service des intérêts des capitaux, à la variété et à la modicité des tarifs, créer un moyen puissant de moraliser les classes ouvrières par l'établissement d'une caisse de secours, enfin, doter toutes les parties de la France du moyen de transport le plus parfait et le plus économique, sans qu'il en coûte aucun sacrifice au Trésor, il faudra s'arrêter à ce dernier parti, laissant à la spéculation particulière le soin de construire les lignes de second ordre.

C'est dans cet esprit qu'a été rédigé notre projet de loi.

Art. 1er. Il sera établi immédiatement dans le royaume un système de chemins de fer, ayant pour point central le canal du Berri et se dirigeant au nord sur Bruxelles et Calais, au midi sur Marseille et Bayonne, à l'est sur Strasbourg et Lyon, à l'ouest sur Rouen et le Havre.

Art. 2. L'exécution commencera par les sections de Paris à Orléans, de Paris à Rouen, et de Paris à

Montdidier; celles de Paris à Strasbourg, de Bordeaux à Toulouse et de Bordeaux à Bayonne, ne seront entreprises qu'après l'achèvement complet des autres parties.

Art. 3. L'exécution sera faite à la charge du Trésor et au moyen d'un emprunt spécial.

Art. 4. En attendant la négociation de l'emprunt, le gouvernement est autorisé à émettre des bons du Trésor jusqu'à concurrence de 50 millions.

Les avances du Trésor seront remboursées sur les premiers fonds de l'emprunt.

Art. 5. Les produits de la route, provenant des péages qui devront être annuellement réglés par la loi, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie.

Art. 6. La surveillance des travaux, l'administration des fonds de l'emprunt et celle des produits de la route, seront confiées aux soins d'une commission nommée par le gouvernement qui l'investira des pouvoirs nécessaires pour remplir le but de sa mission.

Art. 7. L'économie, jointe à la solidité, étant

considérée comme le véritable mérite des constructions de cette nature, le chemin de fer ne sera établi provisoirement qu'à une voie, avec gares d'évitement convenablement espacées. Il restera en dehors des villes et ne sera soumis à aucune règle invariable, soit sous le rapport des pentes et des courbes, soit sous celui des matériaux à employer. Les convenances des localités et l'économie décideront seules ces dernières questions.

Les achats de terrain et les travaux d'art, seront faits pour deux voies.

Art. 8. Chaque grande ligne sera confiée aux soins d'un ingénieur en chef directeur, qui aura la direction générale des travaux. Cet ingénieur sera autorisé à contracter tous les marchés relatifs à l'établissement de la voie, sous l'approbation du ministre des travaux publics.

Les marchés seront faits par adjudication publique, et toutes les opérations des ingénieurs soumises à une entière publicité. Les rapports sur les travaux seront insérés textuellement dans *le Moniteur*, aussi bien que les réclamations diverses auxquelles elles pourraient donner lieu.

Art. 9. Il sera rendu chaque année un compte détaillé aux chambres de toutes les opérations autorisées par la présente loi.

CARTE DES
# TRAVAUX PUBLICS EN BELGIQUE

- Chemins de fer achevés
- Chemins de fer en construction.
- Rivières Navigables
- Canaux.

Lieues communes de France.

Lieues des Pays-Bas

*Extrait d'une Carte de la Belgique faisa*

